









PROVINCIE FLEVOLAND

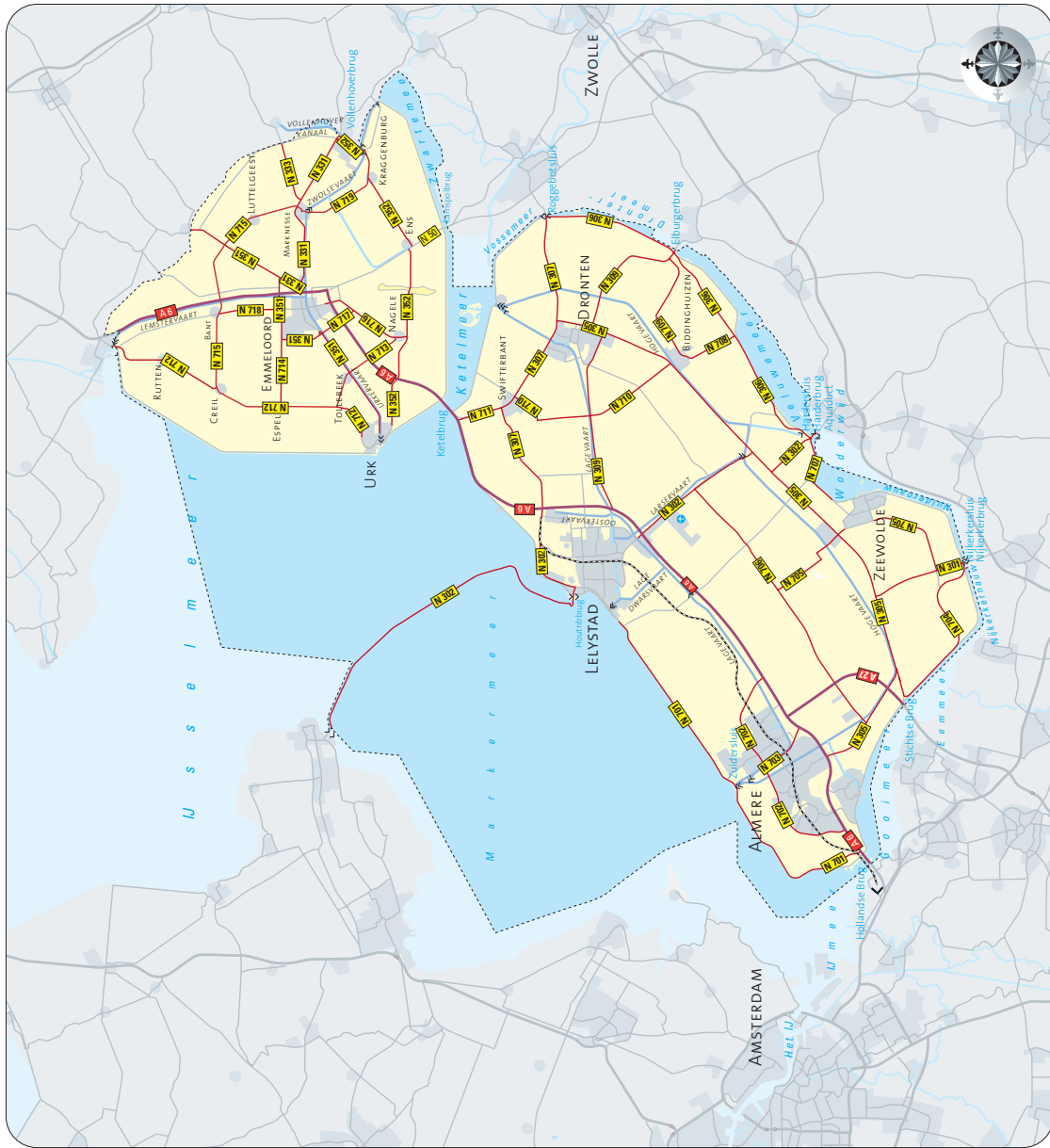
NOTA MOBILITEIT FLEVOLAND



Kaart 1

PROVINCIALE WEGEN EN VAARWEGEN

-  RIJKSWEG
-  PROVINCIALE WEG
-  PROVINCIALE VAARWEG
-  KEERSLUIS / SCHUTSLUIS
-  SPOORLIJN
-  PROVINCIE GRENS

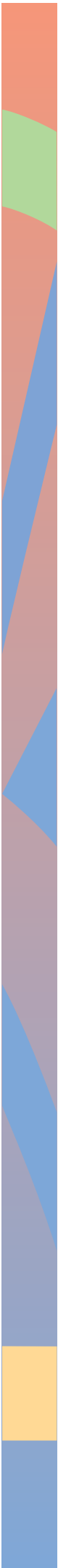




Nota Mobiliteit Flevoland

7 december 2006





VOORWOORD	4
1. INLEIDING	5
2. BELEIDSKADERS	7
2.1 Wet- en regelgeving	7
2.2 Rijksbeleid	7
2.3 Omgevingsplan	8
2.4 Mobiliteitsontwikkeling	9
3. VISIE	11
3.1 Visie en ambitie	11
3.2 Sturingsrollen en financiële strategie van de provincie	12
3.3 Financiële kaders	13
3.4 Beleidsmatige doorwerking	14
3.5 Beleidsdoelen en evaluatie	14
4. MOBILITEITSBEÏNVLOEDING EN LEEFOMGEVING	17
4.1 Inleiding	17
4.2 Mobiliteitsbeïnvloeding	17
4.3 Beprijzen	18
4.4 Beter benutten van de infrastructuur	19
4.5 Milieuaspecten van mobiliteit	19
4.6 Goederenvervoer	20
4.7 Spoor	21
4.8 Maatregelen	22
5. VEILIGHEID	25
5.1 Inleiding	25
5.2 De Flevolandse aanpak van de verkeersonveiligheid	25
5.3 Externe veiligheid	27
5.4 Maatregelen	27
6. OPENBAAR VERVOER	29
6.1 Inleiding	29
6.2 De rol van het openbaar vervoer in Flevoland	29
6.3 Wensbeeld openbaar vervoer	31
6.4 Toegankelijkheid en veiligheid	33
6.5 Organisatie	33
6.6 Tarievenbeleid	33
6.7 De rekening	34
6.8 Opgaven voor de toekomst	34
6.9 Maatregelen	35



7. INVESTERINGEN PROVINCIALE INFRASTRUCTUUR	37
7.1 Inleiding	37
7.2 Weg	37
7.3 Vaarwegen	40
7.4 Fiets	41
7.5 Maatregelen	43
8. BEHEER EN ONDERHOUD VAN DE PROVINCIALE INFRASTRUCTUUR	45
8.1 Inleiding	45
8.2 Kwaliteit van verplaatsen	45
8.3 Wegen	45
8.4 Vaarwegen	47
8.5 Maatregelen	48
9. GEBIEDSUITWERKINGEN	49
9.1 Inleiding	49
9.2 Noord	49
9.3 Oost	57
9.4 Zuid	67
10. UITVOERING	79
10.1 Inleiding	79
10.2 De kosten	79
10.3 Financieringsbronnen en - mogelijkheden	86
10.4 Beschikbaarheid van middelen	86
BIJLAGE	88
Essentiële onderdelen rijksbeleid	





VOORWOORD

Voor u ligt de Nota Mobiliteit Flevoland. Deze Nota is tot stand gekomen in overleg met Rijkswaterstaat en de gemeenten. Een ieder is tijdens de inspraakperiode van 24 juli t/m 15 september 2006 in de gelegenheid geweest op de ontwerp Nota Mobiliteit te reageren. Twintig organisaties hebben van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. Alle reacties zijn opgenomen in de Antwoordnota van de Nota Mobiliteit Flevoland. Op 7 december 2006 is de Nota Mobiliteit Flevoland door Provinciale Staten vastgesteld.

In deze Nota is rekening gehouden met de besluitvorming van het rijk over een aantal belangrijke zaken betreffende de ontwikkeling van Flevoland (o.a. groei van Almere, A6-A9, IJmeerverbinding), zoals die is verwoord in de Noordvleugelbrief van augustus 2006 en het Kabinetsbesluit van 13 oktober 2006 over de Planstudie Weg Schiphol-Amsterdam-Almere. Met betrekking tot de Zuiderzeelijn (hogesnelheidstrein tussen Schiphol, Lelystad en Groningen) heeft de regering het besluit uitgesteld tot de volgende kabinetsperiode.



1

Inleiding

Voor u ligt de Nota Mobiliteit Flevoland. Deze Nota is een uitwerking van het ontwerp Omgevingsplan voor het onderdeel verkeer en vervoer. Het plan heeft betrekking op de periode 2007–2015 en geeft een doorkijk naar 2030.

De Nota Mobiliteit Flevoland is echter meer dan een uitwerking van het (provinciale) Omgevingsplan. Bij de totstandkoming van dit plan hebben alle wegbeheerders in het gebied (de zes gemeenten, rijkswaterstaat en provincie) nauw samengewerkt. Deze samenwerking heeft er toe geleid dat er in hoofdlijnen een gemeenschappelijk beeld is van de belangrijkste verkeersontwikkelingen in Flevoland en het daarbij horende verkeersbeleid. Het Vervoerberaad Flevoland heeft aangegeven dat de Nota Mobiliteit Flevoland een richtsnoer kan zijn voor het (gezamenlijke) verkeers- en vervoerbeleid in Flevoland, waarbij – uiteraard – iedere wegbeheerder zijn eigen taken en verantwoordelijkheden houdt. Alleen door een integrale aanpak van alle wegbeheerders samen, kunnen de doelen uit deze Nota worden gehaald. En dat is weer goed voor de burgers van Flevoland.

Voor de provincie Flevoland zelf is de Nota Mobiliteit Flevoland het beleidskader, op basis waarvan de concrete verkeersprojecten en activiteiten zullen worden geprogrammeerd in het uitvoeringsprogramma PMIT (Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport). Voor het rijk en gemeenten gelden andere uitwerkingen.

De Nota Mobiliteit Flevoland heeft dus een driedelig karakter:

- Uitwerking van het (provinciale) Omgevingsplan.
- Kader voor het PMIT en de verdeling van de BDU (Brede Doeluitkering).
- Een gemeenschappelijk kader voor het verkeers- en vervoerbeleid in Flevoland.

Naast medeoverheden zijn diverse maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding betrokken. Op 30 november 2005 belegde de provincie een goed bezochte discussiebijeenkomst over de Nota Mobiliteit Flevoland in het Nieuwland Erfgoedcentrum te Lelystad. Aan het eind van deze avond concludeerde de gedeputeerde Verkeer en Vervoer van de provincie Flevoland dat de bereikbaarheid van Flevoland prioriteit moet hebben, maar dat daarbij de verkeersveiligheid en leefbaarheid betrokken moeten worden. Gezocht moet worden naar innovatieve maatregelen om de knelpunten in het verkeer en vervoer aan te pakken.

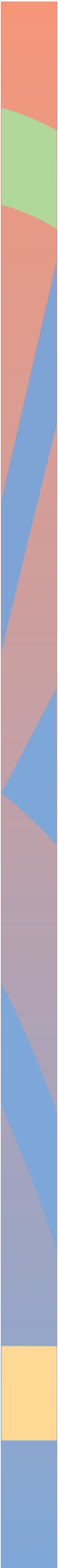
Op 11 juli 2006 hebben Gedeputeerde Staten van Flevoland het ontwerp van de Nota Mobiliteit Flevoland vastgesteld. Vervolgens heeft de Ontwerp Nota van 24 juli t/m 15 september 2006 ter inzage gelegen. Een ieder is uitgenodigd op de Nota te reageren. In totaal kreeg de provincie 20 reacties. De reacties zijn gebundeld in een Antwoordnota en voorzien van een antwoord. In een aantal gevallen is besloten naar aanleiding van de binnen gekomen reacties de ontwerp Nota Mobiliteit Flevoland aan te passen. Op 7 december 2006 is de Nota Mobiliteit Flevoland door Provinciale Staten vastgesteld, waarbij ook een aantal amendementen w.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de kaders geschetst waar binnen dit plan tot stand is gekomen. Vaak zijn die kaders in de wet- of regelgeving vastgelegd. Soms komen ze ook voort uit afspraken met derden of eigen beleidskeuzes.

Hoofdstuk 3 geeft de visie van de provincie weer en de financiële kaders die hier bij horen.

In de hoofdstukken 4 t/m 8 worden de beleidsuitgangspunten nader uitgewerkt voor de onderdelen mobiliteitsbeïnvloeding, infrastructuur, openbaar vervoer, (verkeers)veiligheid en leefbaarheid. De door Provinciale Staten van Flevoland vastgestelde Openbaar Vervoervisie maakt hiervan onderdeel uit. Voor verkeersveiligheid zijn de beleidsdoelen en uitgangspunten opgenomen. De Nota Mobiliteit Flevoland is op dit punt de opvolger van het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid van het Vervoerberaad Flevoland.



Voor het beheer en onderhoud van de provinciale wegen en vaarwegen wordt ingegaan op de beleidsmatige keuzes die de provincie maakt op dit punt.

In hoofdstuk 9 wordt het beleid nader uitgewerkt naar de drie deelgebieden: Noordelijk-, Oostelijk en Zuidelijk Flevoland. Deze gebiedsuitwerkingen zijn samen met de andere wegbeheerders opgesteld en geven aan wat er tot 2020 in deze gebieden moet gebeuren. Deze gebiedsuitwerkingen vormen samen de Netwerkanalyse Flevoland.

Hoofdstuk 10 bevat de financiële aspecten van de Nota Mobiliteit. Duidelijk is dat niet alle wensen in één keer kunnen worden uitgevoerd. Daarom is in dit hoofdstuk ook een prioritering opgenomen.

De hoofdstukken 2 t/m8 zijn een nadere uitwerking van het Omgevingsplan. In het hoofdstuk gebiedsuitwerkingen (hoofdstuk 9) wordt verder gekeken dan de planperiode van het Omgevingsplan. Dit hoofdstuk is agendazettend en bedoeld om een realistische inschatting te kunnen maken van de kosten. Voor de periode na 2015 worden in deze Nota geen ruimtelijk kaderstellende uitspraken gedaan.



2

Beleidskaders

2.1 WET- EN REGELGEVING

De Planwet Verkeer en Vervoer besteedt aandacht aan de verschillende rollen van rijk, provincie en gemeenten bij het verkeers- en vervoerbeleid en aan de samenhang tussen de verschillende planvormen die daarbij horen. De basisgedachte van de Planwet Verkeer en Vervoer is dat alle overheden in onderling overleg de koers van het verkeers- en vervoerbeleid ontwikkelen en ook samen verantwoordelijk zijn voor de uitvoering daarvan, waarbij uiteraard iedere overheid zijn eigen verantwoordelijkheid houdt. De Provincie Flevoland heeft aan deze basisgedachte uitvoering gegeven bij de totstandkoming van de Nota Mobiliteit Flevoland en de netwerkanalyses. Alle wegbeheerders zijn via het Vervoerberaad Flevoland nauw betrokken bij het proces.

De planwet onderscheidt twee verplichte verkeers- en vervoerplannen: het Nationale Verkeers- en Vervoerplan (NVVP), ofwel de Nota Mobiliteit en het Provinciale Verkeers- en Vervoerplan (PVVP). Gemeenten kunnen een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) opstellen. Het GVVP en PVVP dienen zich te richten naar het NVVP.

Het Flevolandse Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan is onderdeel van het nieuwe Omgevingsplan. De Nota Mobiliteit Flevoland is een programmatische uitwerking daarvan.

2.2 RIJKSBELEID

De rijksoverheid streeft naar een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Daarbij is het motto: "Decentraal wat kan, centraal wat moet"

Dit motto klinkt door in de recente beleidsplannen op het gebied van ruimte, verkeer en vervoer en economie.

Nota Ruimte

De Nota Ruimte is op 27 februari 2006 in werking getreden en bevat de rijksvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Het rijk wil met deze Nota op een duurzame en efficiënte wijze ruimte scheppen voor de verschillende ruimteveragende functies in Nederland, de internationale concurrentiepositie versterken, krachtige en dynamische steden bevorderen en een vitaal platteland realiseren. Daarbij moet de kwaliteit van de ecologische hoofdstructuur en de nationale landschappen worden gewaarborgd.

De Nota geeft aan dat de meest dynamische ontwikkelingen plaatsvinden in de stedelijk netwerken en langs de hoofdverbindingssassen. De infrastructuur wordt gezien als een leidend principe in de ruimtelijke ordening. Almere maakt deel uit van het stedelijke netwerk in de Randstad.

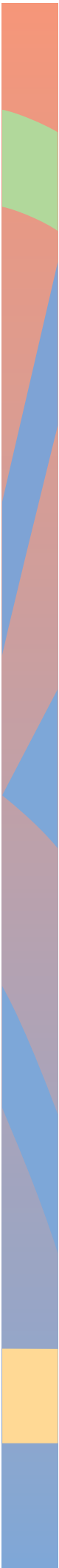
Om de uitvoering van de Nota Ruimte gebiedsgericht aan te pakken zijn diverse programma's (samenhangende grote projecten) ontwikkeld, waaronder het Noordvleugelprogramma. De meest actuele stand van zaken met betrekking tot dit programma, dat van grote invloed is op de ontwikkeling van Flevoland, wordt in de gebiedsuitwerking Zuidelijk Flevoland (hoofdstuk 9) gegeven.

Nota Mobiliteit

Op 21 februari 2006 is de nieuwe rijksoverheids Nota Mobiliteit van kracht geworden. De Nota Mobiliteit bevat zowel de ruimtelijke reserveringen, als de essentiële onderdelen van het rijksbeleid. Beiden krijgen hun doorwerking in het Omgevingsplan Flevoland¹.

In de Nota Mobiliteit legt het rijk een sterke nadruk op het versterken van de economie door de bereikbaarheid te verbeteren. Beperking van de mobiliteit wordt niet langer als doel op zich gezien. Mobiliteit wordt positief gewaardeerd. De negatieve aspecten van de mobiliteit op het milieu, de veiligheid en de leefomgeving moeten zoveel mogelijk worden beperkt. Decentrale overheden spelen hierin een belangrijke rol.

¹ De essentiële onderdelen, die doorwerken naar de plannen van decentrale overheden en voorzien zijn van een Flevolandse invulling zijn opgenomen in de bijlage.



Het rijk streeft naar een betrouwbare reistijd van deur tot deur. Eventuele knelpunten moeten gebiedsgericht worden aangepakt. Iemand die zich wil verplaatsen maakt immers gebruik van verschillende modaliteiten of wegen van verschillende wegbeheerders. Het rijk geeft aan terughoudend te zijn met uitbreidingen van de infrastructuur. Door de infrastructuur beter te benutten, kunnen uitbreidingen wellicht worden voorkomen. De inzet van beprijzing kan hierin een belangrijke bijdrage leveren. Niet het bezit van een auto zal worden belast, maar het gebruik. Om betrouwbare reistijden te kunnen garanderen zal de rijksoverheid de komende jaren extra gaan investeren in een efficiënt wegbeheer.

Nota Pieken in de Delta

De Nota wijst de Noordvleugel aan als een van de economische kerngebieden van Nederland. De kerngebieden leveren een belangrijke bijdrage aan de ambitie om Nederland tot een (internationaal) concurrerende en dynamische economie te maken. Hierbij moeten de economische voordelen van regio's optimaal worden benut. Het rijk richt zich vooral op de pieken in de delta, ofwel de belangrijkste motoren van de economie, naast het zorgen voor een bepaalde basiskwaliteit.

Economische kerngebieden, zoals de Noordvleugel (inclusief Almere) zijn van belang vanwege de aanwezigheid van grote en belangrijke bedrijven die een stuwende invloed op de werkgelegenheid hebben. Het rijk ziet de Noordvleugel van de Randstad als een centrum voor de internationale zakelijke dienstverlening en hoogwaardige logistieke activiteiten. Hiervoor is een goede autobereikbaarheid van Groot Amsterdam (inclusief Almere) een zaak van nationaal belang.

2.3 OMGEVINGSPLAN

Op 2 november 2006 is door Provinciale Staten het Omgevingsplan Flevoland vastgesteld. Dit Omgevingsplan bevat het Streekplan, Milieubeleidsplan, Waterhuishoudingsplan en het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan.

In het Omgevingsplan staan de motto's "decentraal wat kan, centraal wat moet" en "van toelatingsplanologie naar ontwikkelingsplanologie" centraal, in navolging van het rijksbeleid.

Het leidende principe van de infrastructuur voor ruimtelijk-economische ontwikkelingen wordt vormgegeven door het begrip "schakelfunctie". Dit begrip heeft twee componenten:

1. Flevoland als verbindende schakel tussen de Randstad en het noorden en oosten van Nederland
2. De (omgevings)kwaliteiten van Flevoland optimaal benutten om ontwikkelingen te stimuleren, waarbij gebruik wordt gemaakt van de verschillende profielen van elk van de drie polders.

Meer dan tot nu toe is functiemenging - in plaats van strikte functiescheiding - geboden. Dit is niet uit de nood geboren (Flevoland heeft nog steeds veel ruimte voor tal van functies), maar wel om een betere kwaliteit te realiseren.

De provincie wil hierbij meer als gebiedsregisseur van kansrijke ontwikkelingen optreden. Daarbij wordt gekozen voor het sturen op resultaten.

Er worden zeven speerpuntgebieden onderscheiden:

1. Almere Omvat een investeringsprogramma om de verdere stedelijke ontwikkeling van Almere te stimuleren.
2. OostvaardersWold Gaat om het creëren van een nieuwe zone tussen de Oostvaarderplassen en het Horsterwold ten behoeve van een ecologische verbinding, woon-, werk- en recreatiegebieden in een groen-blauw casco.
3. Luchthaven Lelystad Economische kansen benutten van de luchthavenontwikkeling, binnen de grenzen van de Planologische Kernbeslissing.
4. Markermeer/IJmeer Ecologie en waterkwaliteit verbeteren door natuurontwikkeling te combineren met ruimte voor waterfrontontwikkelingen bij Almere en Lelystad.
5. Oostrand Combinatie natuurwaarden behouden en ontwikkelen en toerisme en recreatie bevorderen. Verweving van landbouw, natuur, recreatie, landelijke wonen en een goede waterkwaliteit hebben hier de beste kansen.
6. West-oost-as Een nieuwe verbindende schakel tussen de dynamiek van de Randstad en Almere en de netwerkstad Zwolle-Kampen. De Hanzelijn en de N23 vormen hierbij de infrastructurele dragers.



7. Noordelijk Flevoland

Nieuwe impulsen om de economische structuur meer divers te maken (recreatie en toerisme, innovatie in landbouw) en te combineren met wateropgave, landschappelijke versterking en leefbaarheid.

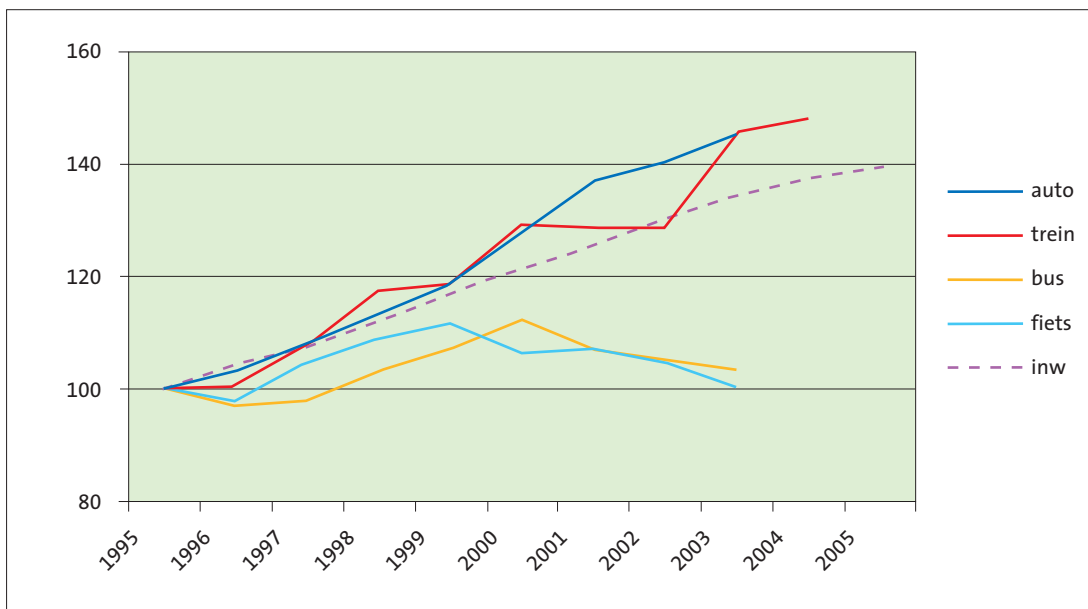
Deze zeven speerpunten zullen de kern vormen van het nog op te stellen Uitvoeringsprogramma Omgevingsplan.

2.4 MOBILITEITSONTWIKKELING

Flevoland maakt een snelle ontwikkeling door. Het inwonertal en de werkgelegenheid laten een forse groei zien en daarmee groeit ook de mobiliteit. De groei houdt de komende jaren aan.

De afgelopen jaren namen vooral het gebruik van de trein en de auto fors toe. In 10 jaar tijd groeide het aantal kilometers dan in Flevoland werd afgelegd met de auto met ruim 50%. Ook het treingebruik groeide met zo'n 50%. Het gebruik van de fiets en de streekbus bleef echter achter bij de bevolkingsgroei.

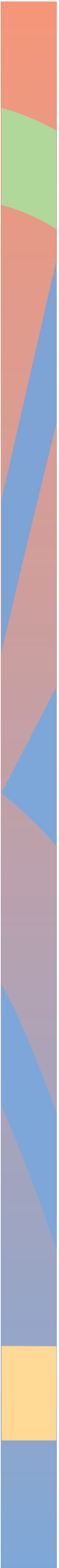
Figuur 2.1 Ontwikkeling van de mobiliteit in Flevoland (index 1995=100)



Verwacht wordt dat de sterke mobiliteitsgroei zich de komende jaren doorzet. Deze groei wordt voornamelijk veroorzaakt door de toename van het aantal inwoners en de werkgelegenheid. Maar ook de stijgende mobiliteit per persoon draagt hier aan bij.

Op dit moment is nog niet duidelijk hoe sterk de bevolkingsgroei de komende decennia exact zal zijn. Het Omgevingsplan werkt vooralsnog met verschillende scenario's voor de groei van Flevoland. In de zogenaamde 'Eigen Behoeft Variant' zal Flevoland in 2030 rond de 500.000 inwoners tellen. In de 'Middenvariant' en 'Groei Plus Variant' zijn dit er respectievelijk 545.000 en 645.000. In alle scenario's doet de grootste groei zich voor in Zuidelijk Flevoland (Almere).

De toename van het aantal inwoners vertaalt zich in een forse groei van de mobiliteit. Vooral de automobiliteit zal nog fors toenemen. In de Groei Plus Variant zal het aantal verreden autokilometers volgens het NRM-Randstad, in 2020 ruim verdubbeld zijn ten opzichte van 2000. Ook het aantal kilometers afgelegd in het openbaar vervoer, per fiets of lopend zal flink toenemen.



Het gereedkomen van de Hanzelijn in 2012 betekent een impuls voor het treingebruik. Het busvervoer zal vooral rondom de steden en op de belangrijkste vervoerassen toenemen.

Het gebruik van de fiets komt echter steeds meer onder druk te staan. Vooral omdat de afstanden tussen nieuwbouwwijken en de stadscentra steeds groter worden. Bij een meer gematigde groei van de bevolking (variant Eigen Behoeft) zal de mobiliteitsgroei vanzelfsprekend beperkter zijn.

Verwacht wordt dat de computertechnologie zich de komende jaren verder ontwikkeld. Deze ontwikkeling heeft gevolgen voor de mobiliteit. Enerzijds kan dit leiden tot een beperking van de mobiliteit op drukke momenten. Mensen werken meer thuis, waardoor er minder in de spits gereisd hoeft te worden. Anderzijds maakt de computer de wereld steeds kleiner. Goederen worden niet langer bij de winkel op de hoek aangeschaft, maar komen over de hele wereld vandaan. Op dit moment wordt er vanuit gegaan dat de ontwikkelingen in de ICT niet leiden tot een reductie van de mobiliteit. Wel kunnen deze ontwikkelingen er toe leiden dat de spits minder zwaar wordt.

Nieuwe technologieën zullen in de toekomst het verkeer veiliger en schoner maken. De overlast die de mobiliteit veroorzaakt kan daardoor worden beperkt.



Visie

3.1 VISIE EN AMBITIE

Flevoland heeft vanaf het eerste begin een belangrijke bijdrage geleverd aan het oplossen van problemen elders. In eerste instantie waren de Zuiderzeewerken vooral bedoeld om Noord Nederland een betere bescherming te bieden tegen overstromingen en om de voedselvoorziening voor de groeiende bevolking veilig te stellen. Gaandeweg heeft Flevoland een steeds belangrijkere rol gekregen als woon-, werk- en recreatiegebied. Vooral voor de Noordvleugel van de Randstad biedt Flevoland ruimte die daar nauwelijks meer gevonden wordt. Inmiddels telt Flevoland zo'n 370.000 inwoners en 120.000 arbeidsplaatsen. De provincie wil dat Flevoland een aantrekkelijke leefomgeving biedt, met voldoende recreatiemogelijkheden, voorzieningen, werkgelegenheid en verplaatsingsmogelijkheden.

Goede verbindingen tussen Flevoland en de omgeving zijn nodig om Flevoland nog meer deel te laten uitmaken van de stedelijke netwerken die voor Flevoland van belang zijn, zoals de Noordvleugel en de Netwerkstad Zwolle-Kampen. Aansluiting bij deze netwerken is vooral van belang om ruimtelijk-economische redenen. Dit betekent dat de verbindingen tussen Flevoland en deze netwerken niet alleen goed moeten voorzien in de verplaatsingsbehoefte, maar ook een voorwaardenscheppende rol hebben voor (nieuwe) ruimtelijk-economische ontwikkelingen.

De sterke groei van het aantal inwoners is niet in het zelfde tempo gevolgd door de voorzieningen, werkgelegenheid en infrastructuur. Dit heeft er toe geleid dat veel inwoners van Flevoland voor werken en ontspanning zijn aangewezen op de omliggende provincies. Het gevolg is dat de inwoners dagelijks over grote afstanden moeten reizen. Het gemiddeld aantal kilometers dat een inwoner van Flevoland per dag aflegt, ligt ruim 30% hoger dan het Nederlands gemiddelde. Deze grote gerichtheid op de omliggende provincies leidt er toe dat er dagelijks lange files staan, vooral op de wegen richting Amsterdam en Utrecht. Ook de treinen en bussen zitten dan vol reizigers die Flevoland verlaten. De provincie vindt dit een ongewenste situatie.

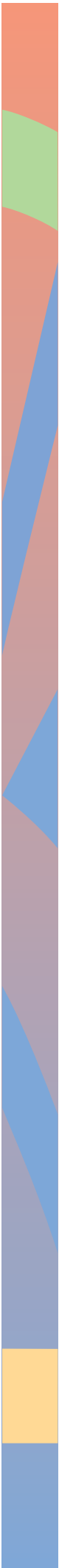
De komende jaren is Flevoland bereid om woningen te blijven bouwen voor woningzoekenden van buiten de provincie. Voorwaarde is dan wel dat er voldoende werkgelegenheid en voorzieningen zijn. Een goede infrastructuur is hiervoor een belangrijke voorwaarde. De grote uitgaande pendel zal de komende jaren blijven bestaan. Door de groei van de bevolking zal deze pendel in absolute zin toenemen. Uitbreiding van het wegen- en spoornetwerk is een absolute voorwaarde voor verdere groei. Hier ligt ook een taak voor het rijk.

De provincie streeft naar een bereikbaar Flevoland voor iedereen. Dat betekent dat er voldoende wegen moeten zijn, waarop het verkeer vlot en veilig kan rijden. Binnen Flevoland worden geen grote vertragingen geaccepteerd (met uitzondering van piekdagen bij grootschalige recreatieve voorzieningen en evenementen).

De provincie zal het gebruik van de auto niet ontmoedigen. Wel wil de provincie door een goed openbaar vervoersysteem en een aantrekkelijk fietsnetwerk de alternatieven voor de auto aantrekkelijker maken, zodat mensen bewust kiezen voor de fiets of het openbaar vervoer. Nieuwe innovatieve technieken kunnen hierbij ondersteuning bieden.

Het openbaar vervoer moet betaalbaar zijn en voor iedereen toegankelijk. Elke locatie in Flevoland moet bereikbaar zijn met een vorm van openbaar vervoer. Op de belangrijkste relaties is het openbaar vervoer van dusdanige kwaliteit dat het een goed alternatief is voor de auto.

In Flevoland moeten voldoende aantrekkelijke fietsroutes zijn. Zowel voor de recreatieve fietser als degene die de fiets gebruikt voor andere doeleinden. Vooral binnen de bebouwde kom dient de fiets een aantrekkelijk alternatief te zijn voor de auto. Hier ligt een taak voor de gemeenten.



Gezien de ontwikkelingsopgave waar Flevoland voor staat, legt de provincie de nadruk op een goede bereikbaarheid. Dit mag echter niet ten koste gaan van de leefbaarheid en veiligheid. Bij aanleg, beheer en onderhoud aan de infrastructuur wordt gekozen voor een veilige inrichting. Er wordt zoveel mogelijk voldaan aan de eisen van Duurzaam Veilig. Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur wordt rekening gehouden met de effecten op de leefomgeving. Nieuwe infrastructuur wordt zoveel mogelijk gebundeld met bestaande infrastructuur. Doorsnijding van woon- en natuurgebieden wordt voorkomen. Bij beheer en onderhoud worden bestaande knelpunten met de ecologische hoofdstructuur zoveel mogelijk weg-gewerkt.

Samengevat kan de doelstelling van het verkeers- en vervoerbeleid als volgt worden weergegeven:

- Flevoland moet voor iedereen goed bereikbaar zijn.
- Iedereen moet zich snel en veilig kunnen verplaatsen, zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid.
- Vernieuwingen in de verkeersinfrastructuur en netwerken zijn gericht op een duurzame economische ontwikkeling van Flevoland.

3.2 STURINGSROLLEN EN FINANCIËLE STRATEGIE VAN DE PROVINCIE

Uit het Omgevingsplan 2006 en deze nota blijkt dat de ontwikkelingsfunctie van (nieuwe/uitgebreide) verkeersinfrastructuur vooral plaatsvindt binnen de speerpuntgebieden:

- Almere (onderliggende wegen- en openbaar vervoernet, IJmeerverbinding, A6/A27).
- OostvaardersWold (Nijkerkerweg/Gooiseweg/A30/N30).
- West-oostas (N23).

Daarnaast vormen de N302 (Lelystad – Harderwijk) en de N50 (Emmeloord – Zwolle) belangrijke schakels in het wegennet.

De provincie wil in deze gebieden optreden als gebiedsregisseur om partijen bij elkaar te brengen en deels ook de ontwikkelrol op zich te nemen. Duidelijk is dat de provincie dit (financieel) niet alleen kan dragen. Het realiseren van projecten kan alleen slagen door beleidsmatige en financiële samenwerking met anderen.

De volgende projecten kunnen worden onderscheiden:

- De rijksprojecten, zoals de A6 en N50.
De provincie denkt hierin mee vanuit haar gebiedsvisie.
- De grote regionale projecten met een nationaal belang, zoals de ontwikkeling van Almere en de West-Oost as. De projecten zijn van groot belang voor de ontwikkeling van het gebied, maar overstijgen de financiële mogelijkheden van de provincie. De provincie doet hiervoor een beroep op het rijks MIT, aangezien het om projecten gaat van meer dan € 112,5 miljoen. Ook zoekt de provincie partners om het drempelbedrag van € 112,5 miljoen te halen.
- De grote projecten met een regionale betekenis (provinciaal en lokaal). Dit is een zaak voor de regionale overheden, eventueel met inzet van private middelen. Daarbij wordt uitgegaan dat profiterende partijen ook bijdragen leveren.
- Kleinere investeringsprojecten of het beheer en onderhoud van de infrastructuur. Deze zijn voor rekening van de beherende overheid. Voor investeringsprojecten is ook een deel uit de BDU beschikbaar.

Voorafgaand aan de start van dergelijke projecten gebiedspartners te zoeken die financieel willen en kunnen bijdragen. Tegelijk zal de provincie zelf duidelijk maken wat de verwachte financiële bijdrage van de provincie zal zijn. Indien onvoldoende (externe) financiers worden gevonden, zullen de ambities worden teruggebracht tot het niveau wat de provincie zelf (financieel) kan dragen.



In het uitvoeringsprogramma zal globaal worden aangegeven hoeveel financiële middelen met deze grote projecten zijn gemoeid.

Er moeten afspraken worden gemaakt over de uitvoering van maatregelen, waarbij iedere wegbeheerder een taak heeft. De provincie brengt waar nodig de partijen bijeen. De mogelijkheid om te investeren op wegennet van een ander, als dit problemen op eigen wegennet helpt op te lossen, is hierbij een aandachtspunt. Voor de gebruiker maakt het immers niet uit of hij van een provinciale, gemeentelijke of rijksweg gebruik maakt. Het gaat om verplaatsing van deur tot deur. De afgelopen jaren heeft deze samenwerking vorm gekregen bij de gebiedsgerichte aanpak, die gericht is op korte termijn (benuttings)maatregelen en de op de langere termijn gerichte netwerkanalyses.

Samenwerking met het bedrijfsleven is nodig als het gaat om transportpreventie, maatregelen in het woon- werkverkeer, veiligheids- en milieumaatregelen. Maar ook bij het realiseren van nieuwe regionale infrastructuur, waar het bedrijfsleven direct van profiteert, zal naar (financiële) samenwerkingsvormen worden gezocht.

Namens het Vervoerberaad Flevoland coördineert de provincie de uitvoering op het gebied van verkeersveiligheid, de netwerkanalyses en de bereikbaarheidsaanpak (wegen, vaarwegen, openbaar vervoer, fiets). Wederzijdse kennisoverdracht wordt bevorderd en het Vervoerberaad denkt mee over financiële bijdragen aan projecten vanuit de Brede Doeluitkering voor Verkeer en Vervoer.

Naast genoemde gebiedsregisserende en coördinerende taken van de provincie heeft de provincie een eigen verantwoordelijkheid voor het aanleggen en beheer en onderhoud van het provinciale wegennet, vaarwegennet en fietspadennet langs provinciale wegen. Ook is de provincie opdrachtgever van het openbaar stads- en streekvervoer. De verantwoordelijkheden voor het stadsvervoer in Almere en Lelystad zijn door de provincie gedelegeerd aan de betreffende gemeentebesturen.

Tot slot, probeert de provincie het (verkeers- en vervoer)beleid van andere overheden te beïnvloeden. Hierbij kan het gaan om rijksbeleid, Europees beleid of beleid van decentrale (buur)overheden.

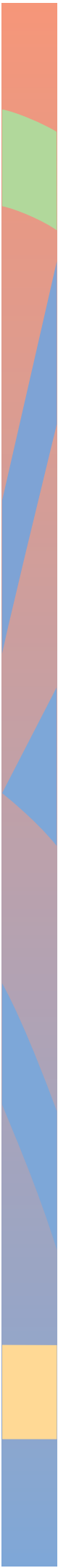
Om de verkeers- en vervoerdoelen te bereiken wordt (meestal per project) gezien of een goede aansluiting kan worden gemaakt met (financiële) programma's van Europa, het rijk en andere sectoren (zoals ruimtelijke ordening, economische structuurversterking, landelijk gebied, etc.)

3.3 FINANCIËLE KADERS

De financiële middelen die gepaard gaan met de uitvoering van dit beleid zijn nogal divers van aard. Rijk, provincie, gemeenten hebben ieder middelen in de eigen begroting voor het investeren in aanleg van nieuwe infrastructuur en netwerken en voor het beheer en onderhoud.

In hoofdstuk 9 staan (gebiedsgewijs) de belangrijkste projecten opgenoemd, met daarbij een indicatie van fasering, kostendrager(s) en een prognose van de verwachte uitgaven. Het gaat hierbij uitdrukkelijk niet om een concrete programmering van de projecten. Dat gebeurt door alle overheden afzonderlijk in de eigen begrotingen. De provincie Flevoland geeft jaarlijks in het Provinciale Meerjarenprogramma Investerings en Transport (PMIT) de concrete programmering voor een bepaald jaar aan, met daarbij gevoegd een vooruitblik naar de vier jaren daarna. De Nota Mobiliteit Flevoland zal voor de provincie wel het beleidsinhoudelijke kader vormen voor toekomstige PMIT's.

Om enig inzicht te geven in de (financiële) realiseerbaarheid van de Nota Mobiliteit Flevoland wordt in hoofdstuk 10 ingegaan op de verwachte uitgaven voor beheer en onderhoud van de vaarwegen en wegen, investeringen in (vaar)wegen en openbaar vervoer, de exploitatie van het openbaar vervoer en projecten op het gebied van verkeersveiligheid, fiets/mobiliteitsmanagement en goederenvervoer. Dit alles wordt afgezet tegen verwachte en mogelijke financieringsmiddelen.



De Brede Doeluitkering voor Verkeer en Vervoer, die ingezet wordt voor de exploitatie en investeringen van het openbaar vervoer, verkeersveiligheidsprojecten, mobiliteitsmanagement en investeringen in nieuwe infrastructuur, speelt een belangrijke rol om te sturen op prioriteiten. Om de verdeling van de BDU over de verschillende verkeersonderwerpen en subsidieontvangers inzichtelijker te maken, zal worden gewerkt aan een spelregelkader van proces- en procedurele afspraken. Samen met het beleidsinhoudelijke kader van de Nota Mobiliteit Flevoland, zijn het hulpmiddelen om de verkeers- en vervoersdoelen in Flevoland te realiseren.

3.4 BELEIDSMATIGE DOORWERKING

Het rijk heeft in de landelijke Nota Mobiliteit een aantal essentiële onderdelen opgenomen, die decentrale overheden verplicht zijn uit te voeren. De provincie neemt deze essentiële onderdelen over. Gemeenten dienen dit ook te doen.

De provincie heeft in een aantal gevallen het rijksbeleid voor de Flevolandse situatie gespecificeerd. Uitgangspunt voor de provincie is hierbij geweest:

- Het beperken van onnodige (formele) verplichtingen aan gemeenten en daarmee van de toetsende rol van de provincie.
- Streven naar consensus met gemeenten en rijk over de uitvoering van het verkeers- en vervoerbeleid in Flevoland.

De essentiële onderdelen van beleid, die doorwerken naar de decentrale overheden en voorzien zijn van een Flevolandse invulling, staan opgenomen in het Omgevingsplan (het formele Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan). In de bijlage van deze Nota is een overzicht opgenomen.

3.5 BELEIDSDOELEN EN EVALUATIE

De provincie streeft naar een goed bereikbaar Flevoland voor iedereen. Dit mag echter niet ten koste mag gaan van de leefbaarheid en veiligheid.

Deze hoofddoelstelling is doorvertaald in de volgende subdoelstellingen:

Bereikbaarheid

- De reistijd van deur tot deur mag in Flevoland gedurende de spits maximaal 1,25 keer langer zijn dan in het dal. Voor verplaatsingen naar Amsterdam en Utrecht mag de reistijd maximaal 1,5 keer zo lang zijn in de spits. Dit geldt alleen voor verplaatsingen tussen de kernen.
- In 95% van de gevallen wordt aan deze norm voldaan. De overige 5% wordt veroorzaakt door calamiteiten.
- Elke locatie die over de weg bereikbaar is, is ook bereikbaar met een vorm van openbaar vervoer.
- Almere Poort, Lelystad Zuid en Dronten krijgen een treinstation.
- Binnen de bebouwde kom is er een fijnmazig netwerk van fietsverbindingen tussen de belangrijkste herkomst- en bestemmingsgebieden.
- Er zijn rechtstreekse en bewegwijzerde fietsroutes tussen de dorpen en steden.
- Het aandeel van de fiets in de verplaatsingen tot 7,5 km neemt toe ten opzichte van 2005.

Leefbaarheid

- Bij minimaal 2000 woningen wordt de geluidsbelasting met 3 dB(A) teruggebracht.
- De luchtkwaliteitsgrenzen worden nergens overschreden.

VerkeersVeiligheid

- Flevoland blijft in de top 3 van de meest verkeersveilige provincies van Nederland.
- In 2010 moet het aantal ernstige verkeersslachtoffers zijn gedaald tot maximaal 94 per 100.000 inwoners.
- In 2020 moet het aantal ernstige verkeersslachtoffers zijn gedaald tot maximaal 66 per 100.000 inwoners².

² Ernstige slachtoffers zijn verkeersdoden +ziekenhuisgewonden



Om dit te bereiken neemt de provincie de volgende maatregelen:

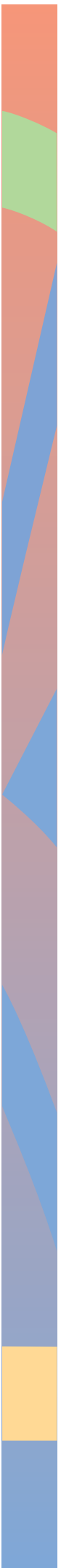
- In 2020 is op alle conflictpunten (kruispunten) een maatregel genomen.
- In 2020 zijn alle provinciale wegen voorzien van kantstrookverruwing of bermversteving.
- In 2020 is het verkeersveiligheidsbeleid in Flevoland meer integraal opgezet.
- Verschillende maatregelen (infrastructuur, handhaving en educatie/voorlichting) worden aanvullend aan elkaar of in samenhang ingezet.

Sociale Veiligheid

Het rijk heeft in de landelijke Nota Mobiliteit een aantal doelstellingen geformuleerd met betrekking tot de sociale veiligheid. Deze doelstellingen neemt de provincie over.

- De sociale veiligheid in het openbaar vervoer moet worden verbeterd. Het zwartrijdpercentage bedraagt maximaal 0,5%. Het aantal middelzware en zware incidenten neemt jaarlijks met gemiddeld 5% af.
- De reizigers geven voor de veiligheid in het openbaar vervoer minimaal een 7,2 en voor de halten een 7,0.
- Het personeel geeft een 7,0 voor de veiligheidsbeleving.
- De kans dat een fiets gestolen wordt, moet met 50% worden gereduceerd.

De voortgang van het mobiliteitsbeleid zal tweejaarlijks worden gemonitord in de Beleids-effectrapportage Verkeer en Vervoer Flevoland.





4

Mobiliteitsbeïnvloeding en Leefomgeving

4.1 INLEIDING

De doelstelling om Flevoland ook in de toekomst bereikbaar en leefbaar te houden is alleen mogelijk wanneer alle middelen zo efficiënt mogelijk worden ingezet. De bestaande infrastructuur (wegen, fietspaden, spoorlijnen, parkeerterreinen) en vervoerdiensten moeten zo goed mogelijk worden benut. Dat betekent dat ook verplaatsingen met het openbaar vervoer, de fiets en te voet aantrekkelijk moeten zijn. Ten aanzien van het goederenvervoer wordt gestreefd naar een vlotte doorstroming en een groter efficiency van het vervoer. Daarbij moeten de mogelijkheden van vervoer over water optimaal worden benut. In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de in te zetten mobiliteits- en benuttingsmaatregelen, die uitgaan van het bestaande infrastructuurnetwerk. Het spreekt voor zich dat dergelijk "optimaliseringsbeleid" waar effectief, de voorkeur verdient boven verdere uitbouw van het wegennet. In de praktijk blijkt dat een goede ruimtelijke ordening, mobiliteitsmanagement en benuttingsmaatregelen een redelijke bijdrage kunnen leveren aan de mobiliteitsdoelstellingen.

4.2 MOBILITEITSBEÏNVLOEDING

Zeker in de meer stedelijke gebieden zijn er grenzen aan de groei van het autoverkeer. De uitbreidingsruimte van de infrastructuur is hier beperkt en de leefbaarheid staat onder druk.

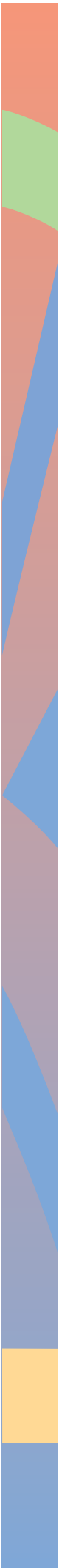
In Flevoland zijn de problemen in de stedelijke gebieden nog relatief beperkt. Dat moet zo blijven. Daarin hebben de gemeenten uiteraard een primaire taak. De provincie vindt dat de stadscentra goed per openbaar vervoer en fiets bereikbaar moeten zijn. Een goede doorstroming van het openbaar vervoer is belangrijk. Gemeenten kunnen parkeerbeleid voeren. De provincie vraagt gemeenten om dit in onderlinge afstemming te doen.

De bereikbaarheid van een bedrijventerrein is een belangrijke vestigingsplaatsfactor. Daarom moeten bedrijventerreinen goed bereikbaar zijn met verschillende vormen van vervoer. De mate van bereikbaarheid kan verschillen per bedrijf. Voor een transportbedrijf is de ligging nabij een hoofdweg van belang. Voor bezoekersintensieve bedrijven speelt ook de openbaar vervoerontsluiting een belangrijke rol. De provincie kiest daarom voor maatwerk. Uitgangspunt is dat bedrijven met veel bezoekers en/of werknemers zich vestigen in de nabijheid van een halte van het openbaar vervoer. Bedrijven die veel autoverkeer genereren of overlast voor de omgeving veroorzaken, horen meer thuis aan de rand van de stad en in de nabijheid van het hoofdwegennet. Voor de vestiging van bedrijven heeft de provincie in het kader van het Omgevingsplan een beleidsregel locatiebeleid opgesteld. Gemeenten dienen hier in een gemeentelijke visie op het vestigingsbeleid aandacht aan te besteden.

Voordat een nieuw bedrijventerrein of kantorenlocatie tot ontwikkeling wordt gebracht, vraagt de provincie van de gemeenten een mobiliteitstoets uit te voeren, waarin de mobiliteitseffecten van deze ontwikkeling in kaart worden gebracht. De mobiliteitstoets kan voor de gemeente of ontwikkelaar aanleiding zijn om maatregelen te nemen om de bereikbaarheid van het bedrijventerrein met verschillende vervoermiddelen te vergroten en knelpunten op het bestaande wegennet te voorkomen.

Het rijk vraagt van gemeenten om in bestemmingsplannen, bouw- en milieuvergunningen aandacht te besteden aan de toepassing van mobiliteitsmanagement. Daarbij gaat het om een scala aan maatregelen die beogen het vervoer zo efficiënt mogelijk te organiseren. Almere wordt, als onderdeel van het nationaal stedelijk netwerk Randstad Holland, hiertoe verplicht. De provincie wil in samenspraak met de gemeenten de kaders voor een mobiliteitstoets opstellen.

De bedrijven hebben zelf ook een verantwoordelijkheid als het gaat om de bereikbaarheid van het bedrijf. Door middel van vervoermanagement kunnen werknemers en bezoekers gestimuleerd worden buiten de spits te reizen of met het openbaar vervoer of de fiets te komen. Telewerken wordt als kansrijke optie gezien. Hierdoor kunnen werknemers een reis vermijden of buiten de spits reizen. Wanneer bedrijven bereikbaarheidsproblemen ervaren, vraagt de provincie ook een inspanning van het bedrijfsleven om deze problemen op te lossen.



Carpoolen kan een belangrijke bijdrage leveren aan het terugdringen van de fileproblematiek. De provincie moedigt het carpoolen aan. Samen met Rijkswaterstaat is er inmiddels een provinciaal dekkend netwerk van carpoolterreinen gerealiseerd op strategische plaatsen langs het hoofdwegennet. Op dit moment is er geen aanleiding nieuwe carpoolterreinen aan te leggen. De bestaande carpoolterreinen worden goed onderhouden en zondig uitgebreid. Bedrijven worden gevraagd het carpoolen te stimuleren. In 2005 is er op de A6 een proef gestart met 'vanpoolen'. Werknemers die in Amsterdam werken en in Flevoland wonen, reizen samen naar het werk in 6-persoonsauto's (Van's). Eén van de werknemers heeft de beschikking gekregen over een ruime auto en haalt de anderen op. De "vans" mogen gebruik maken van de busbanen en rijden dus langs de files heen. Dit levert naast kostenbesparing ook reistijd-winst op. Rijkswaterstaat en het bedrijfsleven betalen deze proef. Bij succes verdient deze proef een vervolg.

De ontwikkelingen in de ICT bieden kansen om het vervoer efficiënter te organiseren. Reizigers kunnen beter dan in het verleden geïnformeerd worden over de actuele situatie op de weg en in het openbaar vervoer. Internet, mobiele telefoon, navigatiesystemen in de auto's etc. zijn inmiddels volop beschikbaar. De markt is hier goed op in gesprongen. De wegbeheerders willen de kansen die de informatietechnologie biedt, benutten. Zo zal Rijkswaterstaat langs de A6 enkele Dynamische Route Informatiepanelen (DRIP) plaatsen, met daarop actuele reisinformatie voor de automobilist. Deze DRIP's kunnen ook worden gebruikt om automobilisten te verwijzen naar de P+R-voorzieningen in Almere. De provincie kiest in eerste instantie voor semi-dynamische reisinformatie. Bij te verwachten drukte zullen automobilisten via alternatieve routes worden geleid, waardoor het wegennet beter wordt benut. Dit gebeurt nu al in de zomermaanden op de A28. Verkeer uit de richting Amersfoort naar Walibi World of Lelystad wordt dan via de Nijkerkerbrug verwezen, in plaats van via Harderwijk. De nieuwe technologieën bieden ook kansen om de informatievoorziening naar openbaar vervoerreizigers te verbeteren. Daarbij gaat het vooral om de informatievoorziening bij verstoringen in de dienstregeling. De provincie zal de komende jaren een aantal hoogwaardige openbaar vervoerknooppunten ontwikkelen. Reizigers krijgen op deze knooppunten goede en actuele reisinformatie aangeboden. Voor de overige halten wordt gezocht naar alternatieven om de reiziger goed te informeren. Een telefoonnummer waar reizigers informatie kunnen inwinnen, lijkt voor deze halten een goed alternatief.

Flevoland kent een aantal belangrijke recreatieve voorzieningen, die veel bezoekers trekken. De twee grootste publiekstrekkers zijn de kuststrook van Lelystad (Bataviastad) en de Veluwemeerkust (Walibi). Daarnaast zijn er jaarlijks een aantal grote evenementen in Flevoland met tienduizenden bezoekers. Over het algemeen is de bereikbaarheid van deze locaties goed, maar op piekmomenten kan het verkeer vast komen te staan. Naast de wegbeheerders hebben ook de ondernemers en de organisatoren van evenementen een belangrijke verantwoordelijkheid. Zo is het belangrijk dat (potentiële) bezoekers weet hebben van de bereikbaarheid van de locatie per openbaar vervoer. Bij grote evenementen vragen de gemeenten aan de organisatoren een vervoerplan op te stellen, waarin aangegeven wordt hoe het vervoer naar de locatie geregeld is en waar geparkeerd kan worden. Ook de bereikbaarheid per openbaar vervoer moet hierin worden meegenomen.

4.3 BEPRIJZEN

Op termijn zullen automobilisten op een andere wijze gaan betalen voor mobiliteit. In plaats van vaste autokosten (belastingen), wordt gestreefd naar variabele autokosten. Dit zal gebeuren door middel van een kilometerprijs voor automobilisten. Het eindbeeld is dat deze kilometerprijs naar tijd en plaats wordt gedifferentieerd in een basisdeel voor iedere gereden kilometer en een congestiedeel daarboven, wanneer er gereden wordt op drukke wegtrajecten. Met de opbrengsten van dit nieuwe systeem worden in gelijke mate de vaste autokosten, zoals motorrijtuigenbelasting en BPM, verlaagd.

De provincie Flevoland onderschrijft dit rijksbeleid in hoofdlijnen. In de verbindingen met de Noordvleugel van de Randstad kan er sprake zijn dat Flevoland in de toekomst te maken krijgen met een congestieheffing boven het basisbedrag van de kilometerprijs. Dit is voor Flevoland acceptabel mits voor die tijd de noodzakelijke (rijks)weginfrastructuur adequaat is uitgebreid. Het ligt niet voor de hand dat congestieheffing ook wordt ingezet op provinciale wegen. Knelpunten op provinciale wegen die



voorzien worden op middellange termijn (tot 2020) zullen door andere oplossingen (uitbreiding, benutting e.d.) tijdig opgelost moeten worden. De verwachting is dat door beprijzing mensen op een andere wijze of op een ander tijdstip gaan reizen.

4.4 BETER BENUTTEN VAN DE INFRASTRUCTUUR

Benuttingsmaatregelen hebben tot doel de bestaande infrastructuur beter te benutten. Dat is goedkoper en sneller te realiseren dan uitbreiding van de infrastructuur. In 2004 hebben de wegbeheerders in Flevoland in het kader van de gebiedsgerichte aanpak (GGA) gezamenlijk de knelpunten in kaart gebracht en oplossingsrichtingen aangedragen voor de korte termijn. Deze aanpak vormt het uitgangspunt voor de benuttingsmaatregelen die de wegbeheerders willen nemen. Voorbeelden van dit soort maatregelen zijn: het verlengen van uit- en invoegstroken, het aanpassen van verkeersregelinstanties, de aanleg van spitsstroken etc. De voortgang van de projecten wordt door het Vervoerberaad, periodiek gemonitord. Eens in de drie a vier jaar zal er een actualisatie van de GGA plaatsvinden.

Benuttingsmaatregelen hebben echter in Flevoland een beperkte houdbaarheidsdatum. Door de snelle groei van de mobiliteit keren de knelpunten binnen enkele jaren weer terug. Zeker in Zuidelijk Flevoland is bouwen de enige structurele oplossing voor de verkeersknelpunten.

4.5 MILIEUASPECTEN VAN MOBILITEIT

Mobiliteit leidt ook tot overlast. Vooral bij degenen die niet aan het verkeer deelnemen. Te veel geluid of een slechte luchtkwaliteit veroorzaakt hinder en gezondheidsschade. De wegbeheerders in Flevoland willen de overlast van verkeer en vervoer zo veel mogelijk beperken. Het gaat daarbij om het voorkomen van geluidhinder, het garanderen van een goede luchtkwaliteit en het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen. Daarnaast willen de wegbeheerders de versnippering van het landschap door infrastructuur terugdringen.

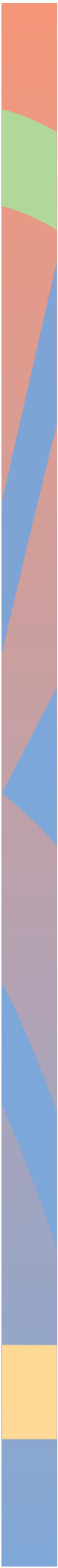
Geluid

Auto's worden door allerlei technologische ontwikkelingen steeds stiller. Dat zal ook in Flevoland merkbaar zijn, al staat daar wel een forse groei van het autoverkeer tegenover. Daar waar geluidsnormen worden overschreden, zal de provincie bij het groot onderhoud maatregelen nemen, zoals het toepassen van geluidsreducerend asfalt of de plaatsing van geluidsschermen. Wanneer als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen geluidsnormen worden overschreden, zal de veroorzaker voor een oplossing moeten zorgen. Uiteindelijk moeten deze maatregelen er toe leiden dat in 2020 bij 2000 woningen, die nu een te hoge geluidsbelasting hebben, de geluidsbelasting met 3 dB(A) afneemt. In het kader van de Europese richtlijn Omgevingslawaai zal de provincie samen met de gemeente de ontwikkeling van de geluidshinder door het wegverkeer monitoren. Daartoe worden er vanaf 2007 geluidsbelastingskaarten opgesteld.

Luchtkwaliteit

Verkeer en vervoer is een belangrijke bron van luchtverontreiniging in Nederland. De afgelopen jaren zijn in Nederland geregeld luchtkwaliteitsgrenswaarden (EU-richtlijn) overschreden. Dit heeft geleid tot het afblazen of vertragen van infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen. In Flevoland wordt nu overal aan de luchtkwaliteitsgrenswaarden voldaan, al liggen in Zuidelijk Flevoland de concentraties stikstofdioxide en fijn stof (PM₁₀), op drukke wegen, dicht tegen de grenswaarden. Door technologische ontwikkelingen en schonere motoren zal de emissie van wegverkeer de komende jaren verminderen. Tevens nemen de achtergrondconcentraties van vervuilende stoffen af. Wel kan de groei van het wegverkeer lokaal leiden tot een verslechtering. Door bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met de luchtkwaliteit, wil de provincie overschrijdingen van de luchtkwaliteitsgrenswaarden in de toekomst voorkomen.

De uitstoot van het broeikasgas CO₂ neemt, als gevolg van de mobiliteitsgroei, onverminderd toe. Motoren zijn in de loop der jaren wel steeds zuiniger geworden, maar door een toenemende vraag naar sterke motoren is deze winst voor een belangrijk deel te niet gedaan. De provincie wil het gebruik van schone brandstoffen en motoren stimuleren, maar heeft hiertoe beperkte mogelijkheden. Bij de nieuwe concessieverlening voor het openbaar vervoer zal de provincie milieueisen gaan stellen aan het in te zetten materieel. Ook voor het eigen wagenpark zal de provincie milieuaspecten laten meewegen bij de aanschaf van nieuwe auto's.



Verder wil de provincie de CO₂-uitstoot terugdringen door reizigers goede alternatieven te bieden voor de auto.

Water

De provincie heeft aandacht voor duurzaam bouwen. Bij het beheer en onderhoud en bij de aanleg van nieuwe infrastructuur, wordt er naar gestreefd het afstromende regenwater zo goed mogelijk op te vangen. Soms is afvoer via het riool wenselijk, soms het infiltreren in de wegberm. Per geval wordt dit beoordeeld. In specifieke situaties kunnen extra maatregelen nodig zijn, zoals in waterwin- of grondwaterbeschermingsgebieden.

Om wateroverlast als gevolg van afstromend water te voorkomen, wordt in overleg met het waterschap bezien of er maatregelen moeten worden genomen voor waterberging. De kosten voor de realisering hiervan worden meegenomen in de projectkosten.

4.6 GOEDERENVERVOER

Goederenvervoer is essentieel voor de economische ontwikkeling en het functioneren van de samenleving. De overheden hechten aan een goed bereikbaar Flevoland, waar ook het goederenvervoer van profiteert.

In Flevoland worden de meeste goederen (ruim 75%) over de weg vervoerd. Het resterende deel gaat over het water. Het goederenvervoer per spoor en door de lucht is in Flevoland verwaarloosbaar. Met de komst van de Hanzelijn in 2012 komt hier verandering in. De Hanzelijn is geschikt voor het goederenvervoer. Er ontstaan mogelijkheden voor goederenoverslag op de trein.

Betrouwbare en voorspelbare reistijden zijn voor verladers, vervoerders en ontvangers van groot belang. Meer nog dan in het personenvervoer speelt hier "tijd is geld". Goederen moeten binnen aanvaardbare tijd en tegen acceptabele kosten de bestemming kunnen bereiken. Daarbij mogen de normen voor lokale luchtkwaliteit en geluidsbelasting niet worden overschreden. De wegbeheerders in Flevoland willen hier graag een bijdrage aan leveren.

Verwacht wordt dat het goederenvervoer de komende jaren sterk zal groeien. Samen met de groei van het personenvervoer zal dit leiden tot capaciteitsknelpunten op de weg. Dit is niet gewenst. De overheden in Flevoland willen daarom de capaciteit van de wegen in de komende jaren vergroten. Samen met de transportsector zullen de alternatieven voor het wegvervoer onderzocht en waar mogelijk worden gestimuleerd. Daarbij liggen er kansen voor het vervoer over water. Flevoland wordt immers omgeven door water. Waar het echter aan ontbreekt zijn goede multimodale overslaglocaties. De provincie ziet hiervoor mogelijkheden bij Lelystad (Flevokust) en Almere (Blocq van Kuffeler en Stichtsekant). De daadwerkelijke realisatie van deze overslaglocaties hangt echter af van de transportsector. Zij moeten van deze locaties gebruik willen maken. Nieuwe technieken als de AMSbarge, een zelfladend en -lossend binnenvaartcontainerschip, maken het niet langer nodig uitgebreide laad- en losvoorzieningen aan de wal te realiseren. Het rijk heeft aangekondigd het goederenvervoer over water te bevorderen, onder andere door de realisatie van extra aanlegplaatsen voor vrachtschepen bij de Houtribsluizen. Het Flevokustgebied in Lelystad biedt op termijn (2012) mogelijkheden voor een spooraansluiting. Hierdoor ontstaat een aantrekkelijk multimodaal bedrijventerrein. Ook het bedrijventerrein A6/A27 zou op termijn een spoorontsluiting moeten krijgen. Realisatie hiervan op korte termijn is echter lastiger dan bij Lelystad, omdat hier een aanzienlijk stuk nieuw spoor moet worden aangelegd. Alle kansen die de verschillende modaliteiten bieden, zullen worden benut om de doorstroming van het goederenvervoer op peil te houden.

Het aantal vrachtauto bewegingen kan worden verminderd door transportbesparing, bundeling van goederenstromen en het optimaliseren van vervoerrelaties. Dit levert directe kostenbesparingen op voor de transportondernemingen. Moderne communicatiemiddelen als internet bieden hiervoor goede mogelijkheden. Van het bedrijfsleven mag worden verwacht dat zij bereid zijn om hierin initiatieven te



nemen en in te haken op innovaties. Doordat in de toekomst steeds meer inkopen via het internet worden gedaan, zullen ook veel meer goederen aan huis worden afgeleverd. Dit leidt tot een toename van het bestelverkeer.

Aangezien het meeste goederenvervoer over de weg plaatsvindt en de verwachting is dat dit in de toekomst niet zal veranderen, is een goede bereikbaarheid over de weg van groot belang. Daarbij maakt de provincie geen onderscheid tussen personen- en vrachtverkeer. Wel wil de provincie komen tot een kwaliteitsnet voor het goederenvervoer. Op dit kwaliteitsnet wordt de doorstroming van het (vracht)verkeer zoveel mogelijk bevorderd. Dat betekent onder andere ruimte rotondes, geen fietsers op de rijbaan, zo min mogelijk drempels, viaducten met een doorrijhoogte van minimaal 4,60 meter en betrouwbare reistijden. De provincie wil de kruispunten met VRI's verder optimaliseren, zodat ook het goederenvervoer beter kan doorstromen. Nut en noodzaak van een kwaliteitsnet voor het goederenvervoer zullen samen met de transportsector worden onderzocht. In Flevoland loopt een proef met de inzet van lange zware voertuigen. Op dit moment kunnen deze voertuigen tijdelijk geen gebruik maken van de Ramspolbrug. Bekeken zal worden in hoeverre belemmeringen en beperkingen voor dit vervoer op het hoofdwegennet vermeden kunnen worden.

Ongevallen waar een vrachtwagen bij betrokken is, hebben vaak een ernstige afloop. In samenwerking met het Vervoerberaad en de transportsector wil de provincie zoeken naar mogelijkheden om de veiligheid van het vrachtvervoer verder te verbeteren. Voor de wegbeheerders betekent dit de aanleg van veilige infrastructuur. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid zal het Vervoerberaad campagnes houden gericht op bestuurders van bestel- en vrachtauto's. Bezien wordt hoe ook het groeiend aantal buitenlandse vrachtwagenbestuurders hierbij betrokken kan worden. "Safety culture" binnen bedrijven is een belangrijk instrument waarmee de verkeersveiligheid van het vrachtverkeer kan worden vergroot. In het kader van het verkeersveiligheidsbeleid worden maatregelen ontwikkeld om dit gedachtegoed binnen het bedrijfsleven te laten postvatten.

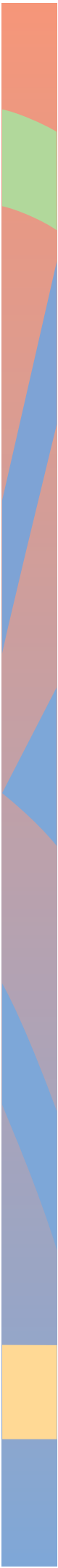
Het vrachtverkeer veroorzaakt ook milieuproblemen. De luchtkwaliteit kan worden verbeterd door de doorstroming van het goederenvervoer te bevorderen. De transportondernemingen worden gevraagd zoveel mogelijk gebruik te maken van nieuwe en schone technieken (roetfilters) en het 'nieuwe rijden' onder chauffeurs te stimuleren.

Gemeenten kunnen bevoorradingsprofielen opstellen, waardoor eenduidig inzicht ontstaat in de wijze waarop het huidige distributiesysteem in een gemeente functioneert. Bevoorradingsprofielen kunnen het startpunt vormen om de goederendistributie in de stedelijke gebieden efficiënter te laten verlopen. Toepassing van deze systematiek geeft een kijk op de relaties die er bestaan tussen bevoorrading, leefbaarheid, veiligheid en economische ontwikkeling. Hierin vervullen de gemeenten een belangrijke rol. Wel acht de provincie het wenselijk dat als gemeenten in Flevoland voor het goederenvervoer beperkende maatregelen willen uitvoeren, zoals het instellen van venstertijden, hier overleg over plaats vindt.

4.7 SPOOR

Een goede aansluiting van Flevoland op het landelijk spoornetwerk is van groot belang voor de bereikbaarheid en verdere ontwikkeling van Flevoland. Lange tijd was de spoorontsluiting van Flevoland eenzijdig gericht op de regio Amsterdam. Met de opening van de Gooiboog in 2003 is hier verandering ingekomen. Sindsdien is er ook een rechtstreekse spoorverbinding met Hilversum en Utrecht. Vanaf 2012 ontstaat er met de opening van de Hanzelijn een rechtstreekse spoorverbinding met Noord- en Oost-Nederland. Deze spoorverbinding biedt enorme kansen voor de verdere ontwikkeling van Flevoland.

Bij de ruimtelijke inrichting van Flevoland heeft het openbaar vervoer altijd een belangrijke plaats ingenomen. Lelystad en Almere zijn zo ontwikkeld, dat de wijken goed met het openbaar vervoer zijn ontsloten. De Flevolijn is de ruggengraat van het Flevolandse openbaar vervoersysteem en loopt midden door het stedelijk gebied. De stadslijnen verbinden de wijken die op wat grotere afstand zijn gelegen met het treinstation. Mede hierdoor reizen veel inwoners van Almere en Lelystad met de trein.



Ook de woonwijken die de komende jaren in ontwikkeling komen (Almere Poort en Lelystad Zuid) liggen aan de bestaande spoorlijn. Nieuwe stations moeten deze woonwijken per spoor ontsluiten. De regio pleit er voor dit een vroegtijdig stadium te doen, zodat de inwoners niet eerst gedwongen worden om met de auto of een ander vervoermiddel te reizen. De Nederlandse Spoorwegen eisen echter een minimum aantal reizigers voordat zij een station willen bedienen. Hier ligt een spanningsveld. De provincie wil met gemeenten en rijk bevorderen dat NS zo snel mogelijk op de nieuwe stations stopt. Gemeenten kunnen de vervoerwaarde van een station vergroten, via een goede ruimtelijke inrichting, waarbij er rondom de stations in hoge dichtheden wordt gebouwd.

Met de verdere ontwikkeling van vooral Almere en Lelystad neemt de afstand tussen de nieuwe woonwijken en de stations toe. Om te voorkomen dat de trein aandeel verliest, moet er een goed voor- en natransport zijn. Het streven is dat de stations binnen 15 minuten, per openbaar vervoer bereikbaar zijn vanuit alle woonwijken in Almere, Lelystad en in de toekomst na opening van de Hanzelijn ook in Dronten.

Een belangrijk aandachtspunt vormt de ontsluiting van de nieuwe stadsdelen Pampus en Hout. Beide stadsdelen komen op grotere afstand van de Flevolijn te liggen. Om te voorkomen dat deze inwoners straks zijn aangewezen op de auto, is een goede openbaar vervoervoorziening naar deze wijken nodig. Gedacht wordt daarbij aan een railverbinding die loopt van Almere Hout, via Almere Stad, Pampus en het IJmeer naar Amsterdam. De provincie wil nut en noodzaak van deze lijn onderzoeken. Het tijdstip van realisatie is afhankelijk van de afspraken die gemaakt worden over de verdere groei van Almere.

De openbaar vervoerverbindingen naar Noord Nederland (Groningen en Friesland) zijn op dit moment van onvoldoende kwaliteit. Daarom is Flevoland voorstander van een snelle railverbinding vanuit de Randstad, via Noordelijk Flevoland naar Noord Nederland. Deze lijn kan een enorme economische impuls zijn voor de regio. Voor Flevoland is van belang dat de openbaar vervoercapaciteit op de relatie Almere-Amsterdam wordt uitgebreid, de reistijden naar het noorden per openbaar vervoer worden bekort en Emmeloord goed wordt aangesloten op het hoofdtrainnet. Onder voorwaarden is de provincie bereid een financiële bijdrage aan de Zuiderzeelijn te leveren.

4.8 MAATREGELEN

Wat gaat de provincie doen?

- Stimuleren dat bedrijven zich op de juiste plaats vestigen (beleidsregel locatiebeleid), zodat de bereikbaarheid ook in de toekomst wordt gewaarborgd.
- Ondersteunen van bedrijven bij maatregelen die zij nemen in het kader van vervoermanagement.
- Samen met Rijkswaterstaat zorgen voor voldoende, kwalitatief goede, carpoolterreinen. Het gebruik van de carpoolterreinen wordt jaarlijks gemonitord.
- Reizigers betere (actuele) reisinformatie bieden.
- Periodiek (eens in de 3 á 4 jaar) in overleg met de andere wegbeheerders een uitvoeringsprogramma benuttingsmaatregelen opstellen.
- De geluidsoverlast (overschrijding wettelijke normen) langs provinciale wegen terugdringen.
- Bij de concessieverlening van het openbaar vervoer worden milieueisen gesteld aan het in te zetten materieel.
- Bij de aanschaf van auto's voor het eigen wagenpark worden milieuaspecten meegewogen.
- Samen met andere partijen (gemeenten en bedrijfsleven) bevorderen dat er een multimodaal over slagcentrum komt bij Lelystad en/of Almere.
- Samen met andere wegbeheerders en de transportsector nut en noodzaak van een kwaliteitsnet voor het goederenvervoer onderzoeken.
- Samen met andere betrokken partijen de nut en noodzaak van een nieuwe railverbinding Hout – Pampus – IJmeer – Amsterdam onderzoeken.



Wat verwachten wij van onze partners?

Rijk

- Verbeteren van de (dynamische) reisinformatie langs de rijkswegen.
- Verminderen geluidshinder langs rijkswegen.
- Tijdige realisatie van nieuwe stations en nieuwe railverbindingen.

Gemeenten

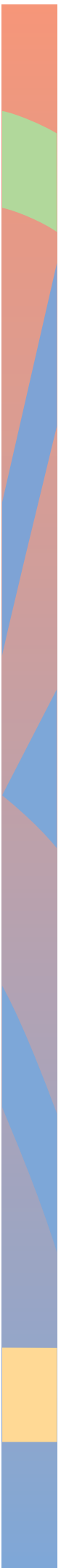
- Uitvoeren van een mobiliteitstoets, voordat een groot bedrijventerrein tot ontwikkeling komt.
- Aandacht geven aan mobiliteitsmanagement in bestemmingsplannen en bij het verlenen van bouw- en milieuvergunningen.
- Bij grote evenementen de organisatoren om een vervoerplan vragen.
- Te kiezen voor een ruimtelijke inrichting die het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer stimuleert.
- Indien nodig onderlinge afstemming over venstertijden voor het vrachtverkeer.

Bedrijfsleven

- Implementeren van vervoermanagement.
- Optimaliseren transportefficiency.
- Aandacht besteden aan de verkeersveiligheid van het goederenvervoer.
- Het gebruik van 'schone' transportmiddelen bevorderen.

Vervoerbedrijven

- Tijdige opening van de nieuwe stations in Almere Poort, Lelystad Zuid en Dronten (gemeenten, Prorail, NS).
- Goede reisinformatie voor reizigers.





5

Veiligheid

5.1 INLEIDING

Jaarlijks overlijden er in Flevoland meer dan 20 mensen in het verkeer. Nog eens 300 personen belanden in het ziekenhuis. Via educatie, voorlichting en handhaving zetten de wegbeheerders en diverse maatschappelijke organisaties zich in om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Via een duurzaam veilige inrichting van de weg kan nog een forse afname van het aantal verkeersslachtoffers worden behaald.

Flevoland is qua verkeersveiligheid (gemeten in aantallen verkeersslachtoffers per inwoner) één van de veiligste provincies in Nederland en Europa. Toch zijn de wegbeheerders in Flevoland van mening dat het veiliger kan. Vandaar dat Flevoland zich conformeert aan de rijksdoelstelling, om het aantal verkeersdoden in 2010 met minimaal 15% te hebben teruggebracht en het aantal ziekenhuisgewonden met 7,5%. In 2020 moet het aantal doden met 40% zijn teruggedrongen en het aantal ziekenhuis gewonden met 30%. Daarbij kiest Flevoland voor een doelstelling per 100.000 inwoners, omdat daarmee rekening wordt gehouden met de sterke bevolkingsgroei in Flevoland.

De meeste ernstige ongevallen in Flevoland gebeuren buiten de bebouwde kom, op de gebiedsontsluitingswegen. Hier zijn de snelheden relatief hoog, waardoor de klap hard aankomt. Vooral jongeren (16 – 24 jaar) en ouderen (65+) zijn relatief vaak betrokken bij een ernstig ongeval. Vandaar dat de provincie aan deze groepen extra aandacht besteedt.

5.2 DE FLEVOLANDSE AANPAK VAN DE VERKEERSONVEILIGHEID

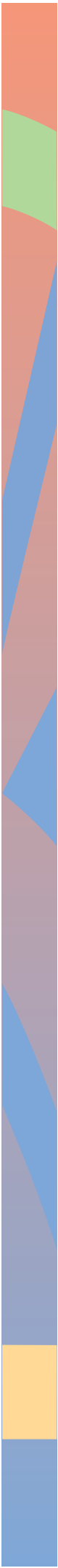
Tot op heden richt het verkeersveiligheidsbeleid in Flevoland zich op twee sporen, te weten op de infrastructuur en de gedragsbeïnvloeding (educatie, voorlichting en handhaving). De komende jaren wil de provincie tot een verbrede en meer integrale aanpak komen. De sterke elementen van het huidige beleid worden voortgezet, maar er wordt ook geprobeerd de verschillende sporen optimaal op elkaar af te stemmen. Als ergens een verkeersveiligheidsknelpunt wordt aangepakt met behulp van een infrastructuurmaatregel zal daarbij ook worden gekeken naar ondersteunende activiteiten op het gebied van voorlichting, educatie en/of handhaving.

Op basis van de ongeval- en slachtoffercijfers kiezen de wegbeheerders in Flevoland voor een aanpak via vier speerpunten:

- Speerpunt 1. een duurzaam veilige infrastructuur.
- Speerpunt 2. een wijkgerichte aanpak.
- Speerpunt 3. een verdere uitbouw van de gedragsaanpak.
- Speerpunt 4. nieuwe technieken voor snelheidshandhaving.

Speerpunt 1. Op weg naar een Duurzaam Veilig wegennet

Het aanpakken van de meest gevaarlijke wegvakken en kruispunten door de wegbeheerders is een voortzetting van het bestaande beleid. De komende jaren zal de provincie dit beleid intensiveren. Vooral op de gebiedsontsluitingswegen binnen en buiten de bebouwde kom moeten nog diverse maatregelen worden genomen. Het accent ligt in eerste instantie op de aanpak van gevaarlijke kruispunten, omdat dit het meest effectief is. In de loop van de tijd zullen de meeste gevaarlijke kruispunten zijn aangepakt. De aanpak zal daarom geleidelijk verschuiven naar een aanpak van gevaarlijke wegvakken en routes. De veiligheid van wegvakken kan worden verbeterd door het aanbrengen van een fysieke rijbaanscheiding, verlichting, bermversteving en kantstrookverruwing. Bij het aanplanten van bomen zal uitdrukkelijk naar de veiligheidseffecten worden gekeken. De provincie kiest vanuit landschappelijke belangen er voor terughoudend te zijn met de verlichting van wegen. Als alternatief zal de provincie wegdekreflectoren toepassen. Ook zal er een proef worden uitgevoerd met actieve markering. Deze aanpak vraagt continue monitoring, zodat het ontstaan van (nieuwe) gevaarlijke punten wordt voorkomen. De afgelopen tijd is er een aantal ernstige ongevallen gebeurd op fietspaden die in twee richtingen worden bereden. De provincie onderzoekt welke maatregelen genomen kunnen worden om deze ongevallen te voorkomen.



Gedacht wordt aan andere belijning op de fietspaden en maatregelen die moeten voorkomen dat fietsers verblind raken door het autoverkeer.

Uiteindelijk wordt er gestreefd naar een infrastructuur die geheel is ingericht volgens de principes van duurzaam veilig. De komende jaren stelt de provincie jaarlijks € 0,5 miljoen extra beschikbaar om de meest gevaarlijke locaties aan te pakken. Daarmee zijn in 2020 de meeste (potentieel) gevaarlijke locaties aangepakt. Prioriteit zal worden gegeven (bij gelijke effectiviteit) aan de voor kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers) gevaarlijke locaties.

Speerpunt 2. Wijkgerichte aanpak verkeersveiligheid

Dit is een 'bottom up' benadering vanuit een gebied. Een gebied kan een woonwijk zijn, een kleine kern, het buitengebied etc. De door de bewoners en politie ervaren problemen worden in beeld gebracht. Samen wordt gezocht naar oplossingen. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar verkeer en vervoer maar ook naar bijvoorbeeld de ruimtelijke ordening. De nadruk bij deze aanpak ligt bij de door bewoners ervaren onveiligheid (subjectieve onveiligheid). Daarnaast komen ook de objectieve knelpunten aan bod. Verwacht wordt dat deze aanpak op veel draagvlak bij bewoners kan rekenen. Deze aanpak vraagt bij de inzet en uitvoering vooral inspanning van de gemeenten.

Speerpunt 3. Uitbouw van de gedragsaanpak

Menselijke fouten zijn naar schatting voor 95% (mede)oorzaak van verkeersongevallen. Daarom is het noodzakelijk ook het gedrag van mensen aan te pakken. De effectiviteit van de gedragsaanpak wordt vergroot door de bestaande activiteiten op het gebied van de gedragsaanpak beter te integreren met andere onderdelen van het verkeersveiligheidsbeleid zoals infrastructuur en handhaving. Voorlichting, educatie en handhaving zijn effectief maar vragen continue aandacht. Dat pleit voor permanente voorlichting en educatie, waarbij rekening wordt gehouden met de Flevolandse situatie en knelpunten.

De komende jaren krijgen de volgende doelgroepen vooral aandacht:

- Kinderen uit het basisonderwijs.
- De brommerjeugd.
- Jonge automobilisten.
- Bestuurders van bestelauto's.
- Ouderen.

Ook de verkeersonveiligheid op de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom krijgt meer aandacht, evenals de bewustwording van verkeersdeelnemers van hun beperkingen (taakbekwaamheid).

Speerpunt 4. Nieuwe technieken voor snelheidshandhaving

Het overschrijden van snelheidslimieten heeft een negatieve invloed op de verkeersveiligheid. Om de snelheidsovertredingen buiten de bebouwde kom terug te brengen, kan gebruik gemaakt worden van een bredere inzet van (mobiele) trajectcontroles. In verblijfsgebieden kan ISA (intelligente snelheidsaanpassing) gevaarlijk gedrag voorkomen. Het draagvlak voor technieken als ISA en trajectcontrole is redelijk groot. Flevoland zou voorloper kunnen zijn door nieuwe technieken hier te testen. De infrastructuur leent zich daar goed voor. Bovendien draagt deze aanpak bij aan het imago van Flevoland als moderne provincie.

Een tweede innovatief project waar de provincie op in wil zetten, zijn dynamische snelheidslimieten. De maximumsnelheid wordt dan aangepast aan de actuele situatie, zodat er eerder sprake is van geloofwaardige snelheidslimieten. Dit moet het draagvlak voor een maximumsnelheid onder weggebruikers vergroten. Gedacht wordt aan een proef op de Gooiseweg.

De provincie zal partijen en financiers bij elkaar brengen, om dan met een proef te starten.



5.3 EXTERNE VEILIGHEID

Dagelijks worden er gevaarlijke stoffen (LPG, brandbare stoffen) door Flevoland vervoerd. Dit levert risico's op, die zo laag mogelijk moeten worden gehouden. Aan het vervoer van gevaarlijke stoffen worden strenge eisen gesteld, om het risico op een ernstig ongeval te beperken. Mocht er onverhoopt toch iets misgaan, dan moet het aantal slachtoffers zo klein mogelijk zijn. In de wet- en regelgeving is hierin voorzien.

Uit recent onderzoek blijkt dat er in Flevoland geen onaanvaardbare risico's zijn bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Er wordt ruimschoots voldaan aan de wettelijke normen. De afgelopen jaren is het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg in Flevoland zelfs gedaald. Voor de komende periode wordt rekening gehouden met een lichte groei in het vervoer van gevaarlijke stoffen. Wettelijke normen zullen naar verwachting nergens worden overschreden. Vanaf 2012, wanneer de Hanzelijn in gebruik wordt genomen, zal er ook goederenvervoer per spoor plaatsvinden. Daar zullen ook gevaarlijke stoffen tussen zitten. In de plannen van de Hanzelijn is hier rekening mee gehouden.

Gezien de huidige situatie vindt de provincie het niet noodzakelijk extra maatregelen te nemen. Het gehele rijks- en provinciale wegennet zijn in principe beschikbaar voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De slachtofferrisico's zijn het grootste binnen de bebouwde kom. Weliswaar worden hier de wettelijke normen niet overschreden, maar uit het oogpunt van risico-minimalisatie zouden gemeenten een (voorkeurs)route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen kunnen vastleggen. De provincie laat dit over aan de gemeenten. Dit vervoer bestaat hoofdzakelijk uit LPG-transporten, die de tankstations bevoorraden.

De laatste jaren hebben moedwillige verstoringen (betonblokken op de rails, stenen vanaf viaducten) en extreme weersomstandigheden (stormen, zware regen- en sneeuwval) het verkeer in Nederland behoorlijk gehinderd. Daarnaast is er de toenemende dreiging van terrorisme. Het voorkomen van moedwillige verstoringen en terroristische aanslagen is vooral een zaak van de politie en veiligheidsdiensten. De wegbeheerders zullen zich inzetten om eventuele schade aan wegen, kunstwerken, voertuigen en personen te beperken.

Extreme weersomstandigheden zijn niet te voorkomen. Tijdige waarschuwingen kunnen de overlast beperken. De weg-, vaarweg- en spoorwegbeheerders kunnen dan tijdig maatregelen nemen en reizigers informeren over de reisomstandigheden, bijvoorbeeld door aan te raden de reis niet te maken of met een ander vervoermiddel te maken. Samenwerking tussen de weersdiensten, nieuwsdiensten en wegbeheerders is hierbij van groot belang.

5.4 MAATREGELEN

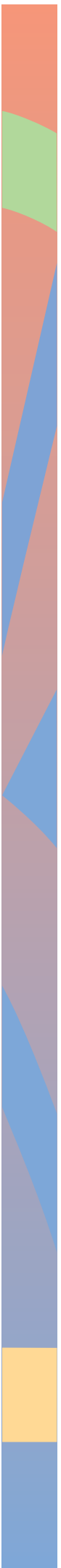
Wat gaat de provincie doen?

- Gevaarlijke kruispunten en wegvakken veiliger maken.
- De veiligheid op fietspaden die in twee richtingen worden bereden, verbeteren.
- Veiligheidsproblemen wijkgericht aanpakken, samen met gemeenten, burgers, belangenverenigingen en politie.
- De gedragsaanpak intensiveren.
- Een proef starten met ISA en dynamische snelheidslimieten.
- Reizigers zo optimaal mogelijk informeren over calamiteiten, die van invloed zijn op het verkeer.

Wat verwacht de provincie van anderen?

Gemeenten

- Actieve aanpak van de verkeersonveiligheid, onder andere via de wijkgerichte aanpak.
- Bezien of het noodzakelijk is te komen tot een routing van gevaarlijke stoffen.





6

Openbaar vervoer

6.1 INLEIDING

De provincie is verantwoordelijk voor het openbaar streekvervoer in de provincie. De verantwoordelijk voor het stadsvervoer in Almere en Lelystad heeft de provincie bij de desbetreffende gemeenten gelegd. De provincie wil een vorm van openbaar vervoer aanbieden die aansluit op de behoeften van de (potentiële) reiziger. Dat betekent dat het openbaar vervoer aantrekkelijk moet zijn. Een goede beschikbaarheid naar plaats en tijd, voldoende comfort en een goede veiligheidsbeleving zijn daarvoor van belang. Waar nodig wordt maatwerk geleverd. Reizigersgroei is voor de provincie geen doel op zich.

6.2 DE ROL VAN HET OPENBAAR VERVOER IN FLEVOLAND

De provincie vindt dat het openbaar vervoer moet aansluiten bij de behoeften van de reizigers. Globaal vervult het openbaar vervoer de volgende 3 functies:

1. *Basismobiliteit*

Mobiliteit is een voorwaarde om deel te nemen aan sociale en maatschappelijke activiteiten en om gebruik te maken van voorzieningen. Het openbaar vervoer moet hierin voorzien voor diegenen die niet kunnen beschikken over een auto en voor wie de (brom)fiets geen geschikt alternatief is.

2. *Bereikbaarheid van stedelijke netwerken*

Het openbaar vervoer moet een bijdrage leveren aan bereikbaar houden van de steden, daar waar deze onder druk staat door files en parkeerproblemen. Door met het openbaar vervoer een alternatief te bieden met onbelemmerde doorgang en zonder parkeerproblemen wordt de bereikbaarheid gegarandeerd. Daarnaast levert de overstap van automobilisten naar het openbaar vervoer een bijdrage aan de verbetering van de doorstroming voor het autoverkeer, luchtkwaliteit en beperking van de parkeerdruk.

3. *Bereikbaarheid van voorzieningen en werklocaties*

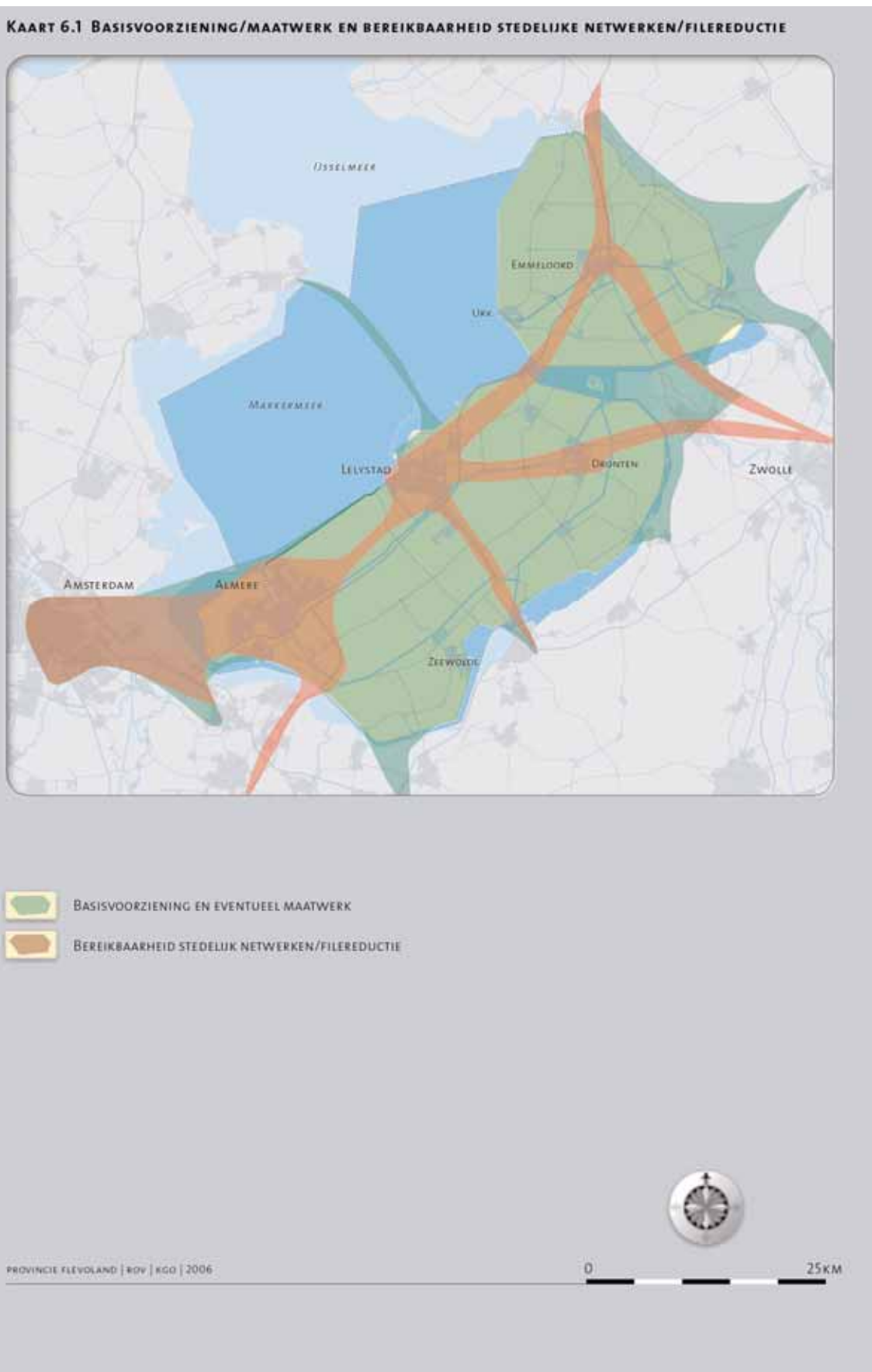
Voor het goed functioneren van voorzieningen en werklocaties is een goede bereikbaarheid essentieel. De bereikbaarheid in relatie tot die van mogelijke alternatieve reisbestemmingen, kan van invloed zijn op de keuze van de vestigingslocatie van bedrijven en voorzieningen. Mede in samenhang met de bovengenoemde functies, maar ook omdat sommige reizigers de voorkeur geven aan reizen met het openbaar vervoer, geldt dit ook voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer.

Naast deze hoofdfuncties vervult het openbaar vervoer in Flevoland een rol bij het beperken van de uitstoot van schadelijke stoffen door autoverkeer.

Om een goede invulling te geven aan deze drie hoofdfuncties van het openbaar vervoer, komt de provincie met een provinciedekkende basisvoorziening in combinatie met maatwerk. De basisvoorziening biedt iedereen gedurende de hele week en de hele dag de mogelijkheid elke locatie te bereiken die over de weg bereikbaar is. Dit hoeft geen reizigerswervende voorziening te zijn, maar een acceptabele voorziening voor diegenen die niet op een andere wijze in hun vervoer kunnen voorzien.

Naast deze basisvoorziening wordt maatwerk geboden op die verbindingen waar extra kwaliteit of een andersoortige openbaar vervoervoorziening gewenst is voor de bereikbaarheid van stedelijke netwerken en de bereikbaarheid van voorzieningen en werkgelegenhedenlocaties. In tegenstelling tot de aanbodgerichte basisvoorziening is dit maatwerk vraaggericht. Het richt zich op de specifieke behoeften van grote reizigersstromen, bepaalde doelgroepen en overige belanghebbenden.

Dit is uitgewerkt in het volgende kaartbeeld.





Openbaar vervoer als basisvoorziening

De basisvoorziening bestaat uit een verbindend net en een ontsluitend net. Op knooppunten komen deze netwerken bij elkaar. Het verbindend net biedt zeven dagen per week snelle, frequente verbindingen tussen de knooppunten. Er wordt uitgegaan van een frequentie van minimaal twee maal per uur overdag en één maal per uur 's avonds en in het weekend. Het verbindend net bestaat uit zowel trein- als busverbindingen. In uitzonderingsgevallen, bij zeer geringe reizigersaantallen, kan dit ook met vervoer op afroep, zoals de regiotaxi. Voorwaarde is dan wel dat een goede aansluiting wordt geboden op het overige openbaar vervoer.

Het ontsluitend net verbindt de knooppunten met ieder gewenst adres binnen het invloedsgebied van dit knooppunt. Hiervoor worden, afhankelijk van de reizigersaantallen, buslijnen en de regiotaxi ingezet. Om de schakelfunctie tussen verbindend net en ontsluitend net te kunnen vervullen, moet een knooppunt de reiziger zekerheid bieden op:

- Snelle, frequente verbindingen tussen de knooppunten.
- Gemakkelijk en vlotte overstapgelegenheden op verbindende lijnen en aanvullend vervoer.
- Toegankelijkheid, veiligheid, comfortabele wachtvoorzieningen en parkeervoorzieningen voor fiets en op een aantal locaties ook voor de auto.
- Reisinformatie.

Knooppunten kunnen zowel in werk- en/of woongebieden liggen, als op- en uitstappunten, als op het raakpunt van verschillende verbindende openbaar vervoerlijnen, als logische overstappunten. Knooppunten zijn niet statisch, maar groeien mee met andere ruimtelijke ontwikkelingen. Aanvullingen hierop zijn mogelijk.

Een optimale samenhang tussen lijngebonden openbaar vervoer en de regiotaxi vereist goede reisinformatie voorafgaand aan en tijdens de reis over de aansluitingen en de ritreservering.

Openbaar vervoer als maatwerk

Het maatwerk is zeer divers, en bestaat uit onder andere hoogwaardige busverbindingen, spitslijnen voor forenzen, scholierenlijnen, lijnen naar recreatieve bestemmingen, nachtlijnen en doelgroepenvervoer. Afhankelijk van de specifieke behoefte kunnen hier nog vervoervormen aan worden toegevoegd.

6.3 WENSBEELD OPENBAAR VERVOER

Tussen nu en 2020 zal het openbaar vervoer in Flevoland zich sterk ontwikkelen op de railverbindingen met Zwolle, Utrecht en Amsterdam. Vanaf 2012, wanneer de Hanzelijn gereed komt, verbeteren de verbindingen tussen Lelystad, Dronten en Kampen/Zwolle. Met de realisatie van de groei-doelstellingen van Almere moet de IJmeerverbinding volgen.

De gewenste bevolkings- en economische ontwikkeling van de Noordoostpolder vereisen aantrekkelijke en snelle openbaar vervoerverbindingen met de rest van Flevoland, de Randstad en Noord en Oost-Nederland. Een hoogwaardige spoorverbinding in de vorm van de Zuiderzeelijn biedt hiervoor kansen.

Een deel van het verbindend net wordt ingevuld door bovenstaande railverbindingen. Voor de overige verbindingen worden buslijnen ingezet. Alleen bij zeer geringe reizigersaantallen verzorgt de regiotaxi de verbinding tussen knooppunten. Het basisnet wordt gecompleteerd met ontsluitende buslijnen en de regiotaxi, die de verbinding tussen de woon- en werkgelegenhedenlocaties en de knooppunten verzorgen. Paralleliteit tussen bus en trein is niet gewenst.

Naast het bieden van basismobiliteit speelt de bus een belangrijke rol als alternatief voor de auto op plaatsen waar de bereikbaarheid onder druk staat. Hiervoor worden snelle woon-werk pendels ingezet tussen de grote woon- en werklocaties binnen en buiten Flevoland (Almere – Amsterdam, Almere Haven – Bussum). Naast de hoogwaardige busverbinding Emmeloord-Kampen-Zwolle, worden vooruitlopend op de Hanzelijn en de Zuiderzeelijn op de verbindingen Lelystad-Kampen-Zwolle en Lelystad-Emmeloord-Heerenveen-Groningen eveneens hoogwaardige buslijnen ingezet.

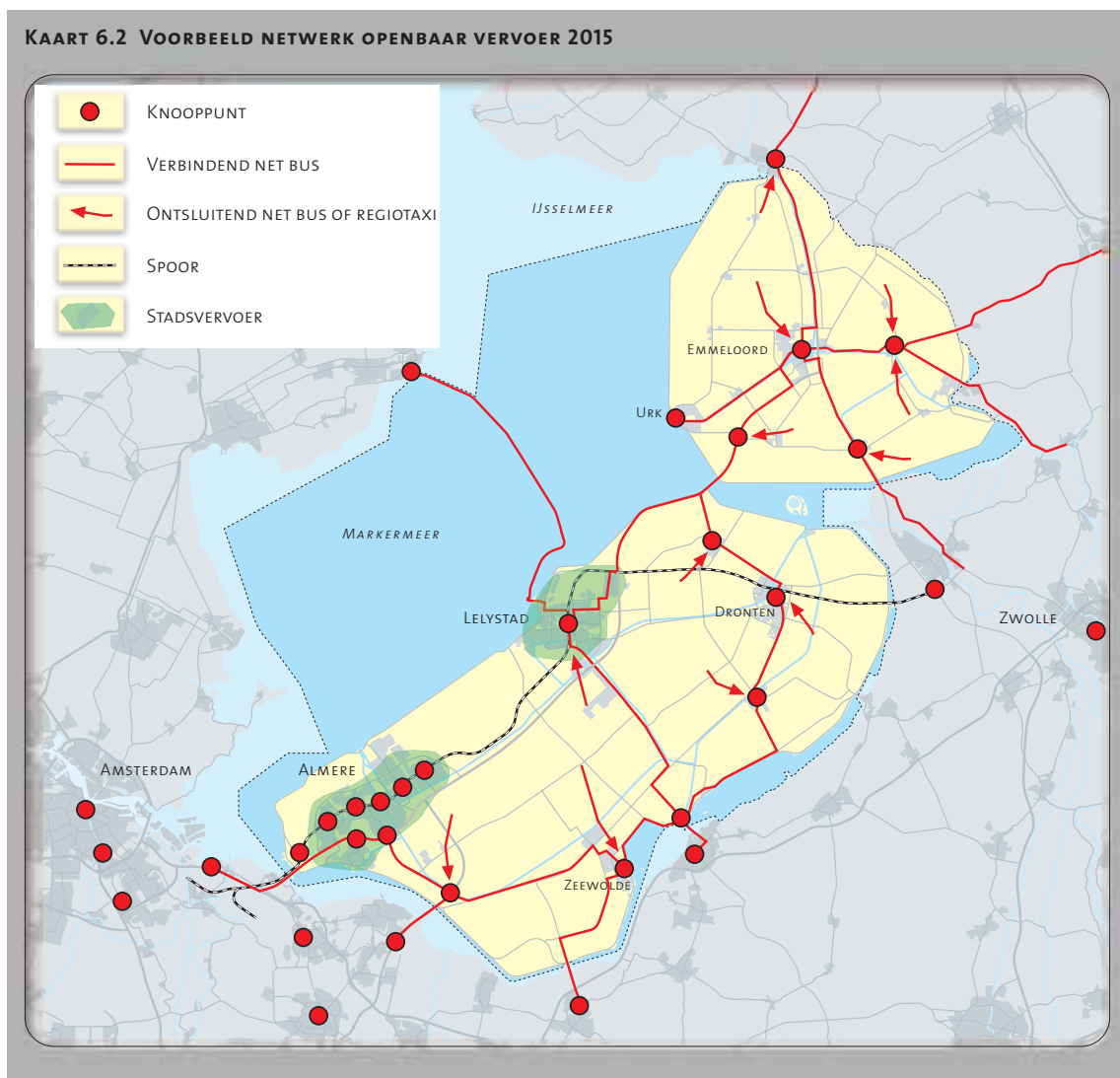
Een verdere ontwikkeling van de luchthaven Lelystad en de daarmee samenhangende groeiende vervoerbehoefte vraagt om een passende openbaar vervoerverbinding met Schiphol, Lelystad en Harderwijk. Een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding met Lelystad/Schiphol behoort op termijn tot de mogelijkheden.

Openbaar vervoer over water wordt alleen geboden als de maatschappelijke baten opwegen tegen de kosten en dit de meest kosteneffectieve vorm van openbaar vervoer is om in de vervoerbehoefte te voorzien.

Ten slotte is er de mogelijkheid om voor de bereikbaarheid van voorzieningen als onderwijsinstellingen, recreatiegebieden, attractieparken, zorginstellingen en bedrijventerreinen en ten behoeve van specifieke doelgroepen specifieke openbaar vervoervoorzieningen op maat te realiseren. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld aanbiedingen om met de regiotali naar recreatiegebieden te reizen, campingbussen en bedrijfsvervoer van en naar knooppunten.

Om de gewenste positieve bijdrage te leveren aan de luchtkwaliteit wordt bij concessieverlening bevorderd dat het busmaterieel voldoet aan hoge emissienormen.

Het volgende kaartbeeld geeft een voorbeeld weer van een mogelijke uitwerking van bovenstaand wensbeeld.





6.4 TOEGANKELIJKHEID EN VEILIGHEID

De meest gebruikte verbindingen en haltes moeten in 2010 volledig (rolstoel-) toegankelijk zijn. De overige verbindingen en haltes zijn zodanig ingericht dat deze voor zoveel mogelijk reizigers toegankelijk zijn. Voor weinig gebruikte haltes kan hierop een uitzondering worden gemaakt.

Het collectief vraagafhankelijk vervoer (cvv) kan hier een aanvulling voor bieden.

De provincie zal in 2006 een halteplan opstellen, waarin wordt aangegeven wat het gewenste kwaliteitsniveau is, welke haltes het eerst worden aangepakt en welke kosten daarmee gemoeid zijn. Ook komt er een uitvoeringsplan, dat moet bijdragen aan een efficiënte organisatie van beheer en onderhoud.

De sociale veiligheid in het openbaar vervoer moet worden verbeterd. Zo moet het aantal zwartrijders worden teruggedrongen tot maximaal 0,5% en moet het aantal (middel)zware incidenten tot 2012 afnemen met gemiddeld 5% per jaar. Dit vertaalt zich in een hogere veiligheidsbeleving van de reizigers. In de trein en bus moet de reiziger de veiligheid met minimaal het rapportcijfer 7,2 waarderen, op de halten wordt een 7,0 nagestreefd. Het personeel waardeert de veiligheid met minimaal een 7,0.

6.5 ORGANISATIE

De provincie ziet zichzelf als hoofdverantwoordelijke voor de basisvoorziening in Flevoland. Deze verantwoordelijkheid deelt zij met de gemeenten Almere en Lelystad, die verantwoordelijk zijn voor het stadsvervoer, en met het rijk, die verantwoordelijk is voor het spoorvervoer.

Voor het maatwerk vindt de provincie de belanghebbenden (partijen die vanuit hun doelgroep of klant belang hebben bij openbaar vervoer) medeverantwoordelijk. Met deze partijen, de zgn. stakeholders, wil de provincie om tafel. De stakeholders van het OV in Flevoland zijn ruwweg de gemeenten, onderwijsinstellingen, bedrijfsleven, recreatiebedrijven, uitgaansgelegenheden (ontspanningsmarkt) en zorgverzekeraars. Ook de provincie zelf kan vanuit bepaalde doelen als stakeholder optreden.

De provincie ziet voor zichzelf (naast de gemeenten Almere en Lelystad) de rol weggelegd van opdrachtgever van al het openbaar vervoer. Deze rol omvat verschillende functies, namelijk inkoper, subsidieverlener, bewaker van de kwaliteit en coördinator tussen de partijen die gebruik maken van het openbaar vervoer dan wel die er baat bij hebben.

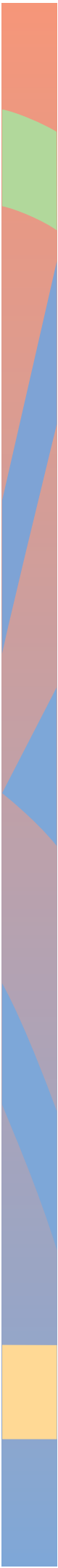
De provincie organiseert het maatwerk, in overleg met de stakeholder(s), maar verlangt in de meeste gevallen van de stakeholders en de consumenten een bijdrage in de kosten. De provincie wil subsidies geven in het geval dat:

- Het maatwerk een significante bijdrage levert aan het provinciale mobiliteitsbeleid. Bijvoorbeeld doordat de extra kwaliteit van het maatwerk automobilisten op congestiegevoelige verbindingen verleidt de overstap te maken naar het openbaar vervoer. Het betreft hier de forenzenlijnen Almere-Amsterdam, Almere Haven-Bussum, Emmeloord-Zwolle en Lelystad-Dronten-Zwolle (tot de komst van de Hanzelijn).
- Het maatwerk voor de reizigers en voor de exploitatie grote voordelen biedt. Bijvoorbeeld bij speciale evenementen of scholierenvervoer waar het 'uit de basisvoorziening halen' van deze doelgroepen goedkoper is voor de exploitatie en beter (sneller/comfortabel) voor de reiziger.

De hoogte van de provinciale bijdrage is afhankelijk van de mate waarin de provincie haar eigen doelen ziet verwezenlijkt met dit maatwerk.

6.6 TARIEVENBELEID

Om iedereen die niet zelf in zijn of haar vervoer kan voorzien de mogelijkheid te bieden deel te nemen aan sociale en maatschappelijke activiteiten, moet in ieder geval de basisvoorziening voor iedereen betaalbaar zijn. Dit vereist dat ook voor de regiotaxi, voor zover deze de functie als basisvoorziening vervult, de tarieven in de lijn liggen van het gebruikelijke openbaar vervoertarief. Dit geldt op de verplaatsingen die een knooppunt als herkomst of bestemming hebben, zonder dat reizigers de mogelijkheid hebben deze reis of een aanmerkelijk deel daarvan per lijnbus te maken.



Om de mobiliteit van diegenen die van het openbaar vervoer afhankelijk zijn verder te bevorderen en om een efficiëntere benutting van de zitplaatscapaciteit te bevorderen wordt overwogen korting te geven op die momenten dat het openbaar vervoer ruimte biedt voor extra reizigers. In dit kader zal een experiment met gratis openbaar vervoer gedurende de daluren plaatsvinden. Voor het maatwerk zijn hogere tarieven mogelijk, omdat het een extra service biedt ten opzichte van de basisvoorziening. Voorwaarde is dan wel dat reizigers een alternatieve reismogelijkheid via de basisvoorziening tegen het gebruikelijke openbaar vervoertarief hebben. Stakeholders kunnen een bijdrage leveren in de kosten om zo het tarief voor bepaalde doelgroepen te verlagen of het zelfs gratis te maken. Zo kunnen attractieparken bijvoorbeeld het buskaartje voor hun bezoekers betalen. Tariefverlagingen moeten altijd afgestemd worden met de provincie, om de kosten in de hand te houden en te voorkomen dat het vervoer aan zijn eigen succes ten onder gaat.

In de bestaande situatie, met de verschillende kaartsystemen en de indirecte opbrengstenverrekening, is dit voorgestelde tarievenbeleid in de praktijk nauwelijks uitvoerbaar. Met de komst van de chipkaart wordt het echter mogelijk met één betaalkaart over het gehele netwerk te reizen. De introductie van de chipkaart wordt in 2007 verwacht op de trein en buslijnen. De introductie in de regiotaxi volgt later. Met de chipkaart betalen reizigers niet langer per zone, maar per kilometer. De invoering van de chipkaart biedt meer mogelijkheden om met de tarieven te differentiëren. De provincie is als OV-autoriteit hiertoe bevoegd. Uitgangspunt bij het opstellen van het tarievenbeleid, is dat de uitvoering kostenneutraal zal zijn. Als verlaging van de tarieven voor bepaalde groepen of bepaalde tijden leidt tot een stijging van de kosten, vraagt dit om een nieuwe afweging van middelen. De bevoegdheid tot het vaststellen van de tarieven voor het stadsvervoer heeft de provincie tot en met 2009 aan de steden Almere en Lelystad gedelegeerd. De gemeenten hebben zich wel te houden aan afspraken die de provincie over dit onderwerp maakt in landelijk verband. Indien deze delegatie succesvol blijkt te zijn, zal deze aanpak na 2009 worden gecontinueerd.

6.7 DE REKENING

Uitgangspunt is de openbaar vervoervisie zoveel mogelijk uit te voeren binnen het bestaande budget. Waar dat niet mogelijk is, vraagt dit om een nieuwe afweging van middelen. De completering van de basisvoorziening kost echter veel geld. Onder andere vanwege de hogere eisen aan de verbindende lijnen, de uitbreiding van de rol van de regiotaxi en de vereiste investeringen in de knooppunten. Door hogere tarieven en bijdragen van stakeholders te verlangen voor het maatwerk, kan dit deels worden gecompenseerd. De komst van de Hanzelijn levert vanaf 2012 een forse besparing in de exploitatielasten, doordat de huidige busverbindingen tussen Lelystad, Dronten, Kampen en Zwolle (grotendeels) kunnen vervallen. Deze visie behoeft nog wel nadere uitwerking, maar lijkt voldoende aangrijpingspunten te hebben voor kostenbesparing en/of opbrengstverhoging waardoor het uitgangspunt van budgetneutrale invoering kan worden vastgehouden.

6.8 OPGAVEN VOOR DE TOEKOMST

In het voorgaande is de visie voor het openbaar vervoer in Flevoland op hoofdlijnen geschetst. De realisatie daarvan vraagt op 5 onderdelen nadere uitwerking. De inzet hierbij is, vanuit het bestaande netwerk als goede basis, stap voor stap het openbaar vervoer ombouwen tot een toekomstvast product. Hierbij is het belangrijk deze stappen te koppelen aan de voorwaardenscheppende externe ontwikkelingen. Dus de verbindende lijnen tussen Lelystad en Zwolle worden pas opgeheven als de Hanzelijn werkelijk functioneert. Niet werken met knooppunten voordat deze knooppunten ook werkelijk de gewenste 'aankleding' hebben.

De uitwerking van onderstaande punten resulteert in de loop van 2007 in een tactisch beleidskader in de vorm van een basisprogramma van eisen voor al het openbaar vervoer in de provincie. Bij de volgende aanbestedingsronde van concessies, vanaf 2010, zal de visie uiteindelijk in operationele zin worden geïmplementeerd.



6.9 MAATREGELEN

Wat gaat de provincie doen?

In samenwerking met de gemeenten Almere en Lelystad:

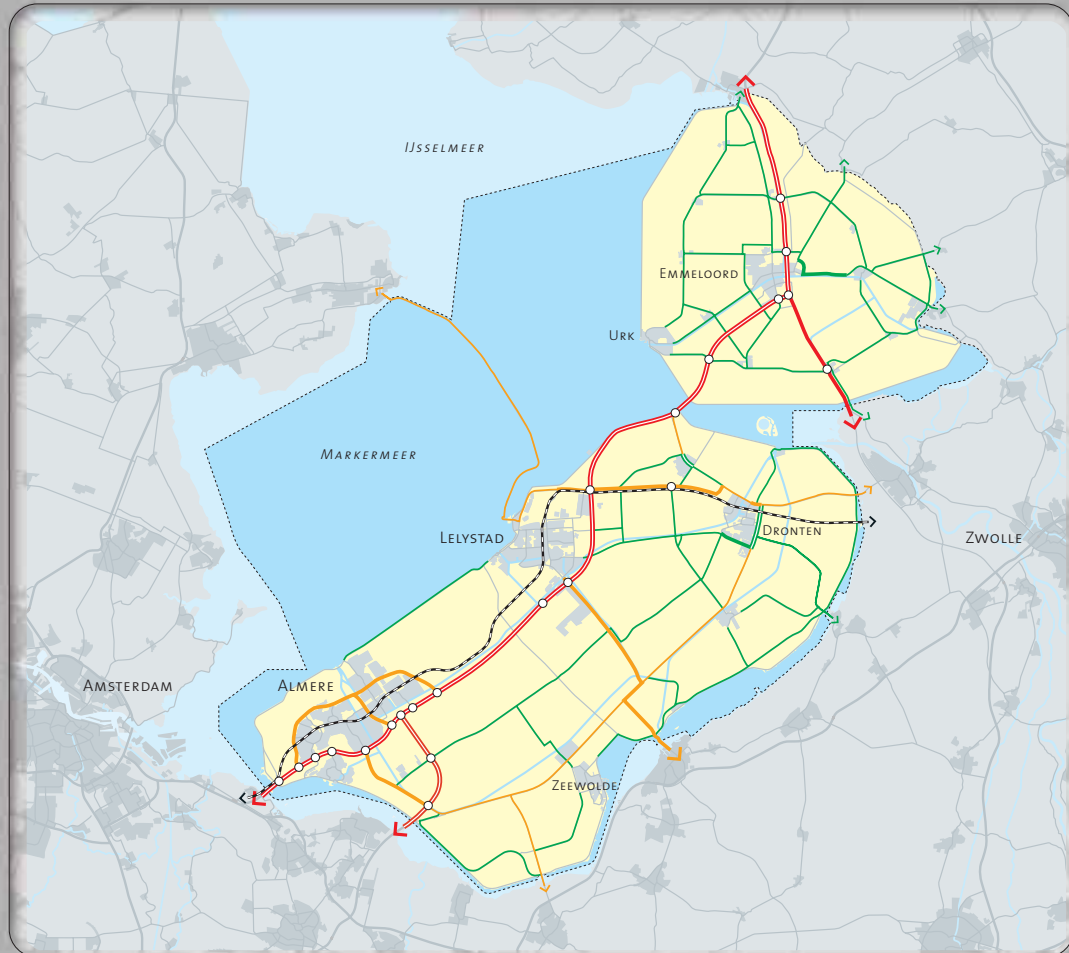
- Zorgen voor een provinciedekkend openbaar vervoer.
- Realiseren van knooppunten voor het openbaar vervoer.
- Verbeteren reisinformatie.
- Zorgen voor een toegankelijk openbaar vervoer.
- In samenwerking met de vervoerbedrijven en gemeenten de sociale veiligheid in het openbaar vervoer verbeteren.

De komende tijd zullen de volgende zaken verder worden uitgewerkt:

- Komen tot een productformule basisvoorziening (vorm, kwaliteit, frequenties, tijdvensters beschikbaarheid, maximale aantal overstappen, voorzieningen, tarieven, informatie).
- Komen tot een productformule voor maatwerk op de dikke reizigersstromen, met als eerste de bestaande verbindingen Almere-Amsterdam, Almere Haven-Bussum, Lelystad-Zwolle en Emmeloord-Zwolle.
- De ligging en inrichting van knooppunten, met specifieke aandacht voor de groeigebieden in Almere.
- Het tarievenbeleid gericht op:
 1. Tariefdifferentiatie tussen reizen in de spits- en in de daluren en tussen de basisvoorziening en het maatwerk, mede gebaseerd op een experiment van gratis openbaar vervoer in daluren.
 2. Toepassing van een tarief in lijn met het gebruikelijke openbaar vervoer tarief voor de regiotaxi, in die gevallen dat deze functioneert als basisvoorziening. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de resultaten van het experiment met strippenkaarttarief in de regiotaxi dat in september 2005 van start is gegaan in de Noordoostpolder.
- Concretiseren van het stakeholderbeleid en het subsidiebeleid voor maatwerkvoorzieningen, specifiek voor de zorgpartijen, onderwijssector, recreatieve bestemmingen en bedrijfsleven en de gemeenten als het gaat om tarievenbeleid voor doelgroepen.



Kaart 7.1

STREEFBELD WEGEN EN SPOOR 2015





WEGEN BUITEN BEBOUWDE KOM




NATIONALE STROOMWEGEN

-  STROOMWEG I (AUTOSNELWEGEN)
-  STROOMWEG II - DUBBELBAANS (AUTOWEGEN)


REGIONALE STROOMWEGEN

-  STROOMWEG II - DUBBELBAANS (AUTOWEGEN)
-  STROOMWEG II - ENKELBAANS (AUTOWEGEN)

GEBIEDSONTSLUITINGSWEGEN

-  GEBIEDSONTSLUITINGSWEG I
-  GEBIEDSONTSLUITINGSWEG II - GEEN LANDBOUWVERKEER
-  GEBIEDSONTSLUITINGSWEG II - WEL LANDBOUWVERKEER

 ONGELIJKVLOERSE AANSLUITING

 SPOORLIJN

 PROVINCIEGRENEN





7

Investerings in provinciale infrastructuur

7.1 INLEIDING

Flevoland dient te beschikken over een goede infrastructuur, die voldoet aan de verplaatsingsbehoefte van mensen. Het gaat daarbij om wegen, spoorlijnen, busbanen, fietspaden, voetpaden en vaarwegen. De infrastructuur dient zodanig ingericht te zijn dat de kans op een ongeval zo klein mogelijk is. Daarom wordt er gekozen voor een duurzaam veilige inrichting van de infrastructuur. Deze zal geleidelijk tot stand worden gebracht. Voor de (economische) ontwikkeling van Flevoland is een goede bereikbaarheid van belang. Zeker voor het goederenvervoer. De provincie wil dat het goederenvervoer op de belangrijkste routes goed kan doorstromen. Verschuiving van goederenvervoer over de weg naar het water wordt gestimuleerd.

7.2 WEG

Bereikbaarheid

De provincie Flevoland streeft naar een goede bereikbaarheid en betrouwbare reistijden. Dat betekent dat vertragingen als gevolg van capaciteitsknelpunten niet gewenst zijn. Op de verbindingen naar Amsterdam en Utrecht accepteert de provincie enige vertraging. Hier worden de rijksnormen overgenomen. De reistijd van deur tot deur mag hier in de spits niet langer zijn dan 1,5 keer de reistijd in de rustige uren. Voor de overige verbindingen binnen Flevoland wordt in de spits een maximaal 25% langere reistijd geaccepteerd. Dat houdt in dat in de spits rekening moet worden gehouden met langere wachttijden voor kruisingen en bij verkeerslichten, maar dat er geen sprake mag zijn van structurele files. Het gaat hierbij om verplaatsingen tussen de kernen. Tijdens vakanties, feestdagen en evenementen veroorzaakt het recreatieverkeer veel drukte op de weg. Vooral rondom het Veluwemeer, Bataviastad en de evenemententerreinen kan dit tot filevorming leiden. Omdat het hier gaat om enkele verkeerspieken per jaar, zal de provincie hier geen grootschalige wegwitbreidingen uitvoeren. Wel wordt in samenwerking met de gemeenten, recreatiebedrijven en organisatoren van grote evenementen gezocht naar mogelijkheden om de verkeersoverlast zoveel mogelijk te beperken.

Naast het oplossen en voorkomen van capaciteitsknelpunten, zal de provincie soms ook bestaande provinciale wegen uitbreiden of nieuwe wegen aanleggen om de economie te stimuleren. Voor de meeste bedrijven is een goede bereikbaarheid van essentieel belang. Goed bereikbare bedrijventerreinen zijn aantrekkelijk voor bedrijven en dragen bij aan de economische ontwikkeling van Flevoland. Daarbij gaat het niet alleen om bereikbaarheid over de weg, maar ook om bereikbaarheid per spoor en over het water. Infraprojecten die uitsluitend tot doel hebben de bereikbaarheid van bedrijventerreinen te verbeteren, worden alleen gerealiseerd als andere baathebbers een substantiële bijdrage leveren.

Soms vragen leefbaarheidsproblemen om maatregelen. Zo kan de aanleg van een rondweg het doorgaand verkeer buiten de kern houden, wat de leefbaarheid en veiligheid ten goede komt. Ook hier handelt de provincie het principe dat de baathebber een substantiële bijdrage levert.

De omvang van de bijdrage die de provincie van derden verwacht, is afhankelijk van de baten die derden van een project hebben. Dit zal per geval worden bekeken. Om meer duidelijkheid hierover te verschaffen, zal de provincie een spelregelkader ontwikkelen, waarin spelregels zijn opgenomen voor het toekennen van een BDU-bijdrage, de overdracht van een weg etc.

Veel meer dan in het verleden wil de provincie knelpunten op het wegennet samen met andere wegbeheerders aanpakken. Soms kan het oplossen van een probleem bij de ene wegbeheerder een oplossing zijn voor een probleem bij een andere wegbeheerder. Een gezamenlijke financiering van projecten hoort dan wat de provincie betreft tot de mogelijkheden.

Knelpunten

De mobiliteit in Flevoland zal voorlopig nog blijven groeien. Dat leidt nu soms al tot knelpunten, maar zeker in de toekomst. In het kader van de netwerkanalyses zijn de huidige en toekomstige knelpunten op het totale wegennet van Flevoland geïnventariseerd en zijn oplossingsrichtingen aangegeven. De netwerkanalyses maken onderdeel uit van de Nota Mobiliteit en zijn opgenomen in hoofdstuk 9 (gebiedsuitwerkingen).

Alvorens de provincie overgaat tot uitbreiding van wegen zal eerst gezocht worden naar goedkopere en efficiëntere oplossingen. Een betere benutting kan wellicht de eerste jaren een goede oplossing zijn. Ook hier zal de provincie weer samenwerken met andere wegbeheerders. Een specifieke benuttingsmaatregel heeft betrekking op de bruggen in Flevoland. Zeker in het vaarseizoen staan deze geregeld open en dat levert hinder op voor het autoverkeer. Vandaar dat de provincie op de belangrijkste routes de bruggen gesloten wil houden gedurende de spits (ca. 6.30 – 9.00 uur en van ca. 16.30 – 18.00 uur). Het gaat daarbij om de Nijkerkerbrug, Elburgerbrug, de brug bij Roggebotsluis, Ketelbrug, Ramspolbrug en Vollenhoverbrug. Dit geldt niet voor de brug bij de Houtribsluizen. Hier kruist de weg de hoofdvaarroute Amsterdam – Lemmer. De provincie zal hiertoe overleg voeren met de scheepvaartsector en rijkswaterstaat, die een deel van de bruggen in beheer heeft. Ook het weren van langzaam verkeer tijdens de spits kan een effectieve maatregel zijn om de doorstroming van het verkeer te bevorderen.

Als richtlijn hanteert de provincie de volgende normen voor capaciteitsuitbreidingen:

1. Bij meer dan 10.000 a 12.000 motorvoertuigen per werkdag, mag er geen langzaam verkeer meer op de hoofdrijbaan komen. De doorstroming van het verkeer komt dan in gevaar, wat kan leiden tot gevaarlijke inhaalmanoeuvres.
2. Bij meer dan 20.000 a 25.000 motorvoertuigen is er een tweede rijstrook per richting nodig.

Veiligheid

De provincie streeft naar een Duurzaam Veilig wegennet. De kans op een verkeersongeval is op deze wegen geminimaliseerd. De infrastructuur is aangepast aan de beperkingen van de menselijke vermogens. Conflicten tussen langzaam en snelverkeer worden bijvoorbeeld voorkomen. Ook is de infrastructuur 'vergevingsgezind'. Eventuele fouten kunnen tijdig door weggebruikers worden gecorrigeerd. Een voorbeeld van een vergevingsgezinde maatregel is bermversteving. Een automobilist die van de weg raakt, kan hierdoor weer veilig op de weg komen.

Om het gehele wegennet Duurzaam Veilig in te richten zijn enorme financiële investeringen nodig. Vandaar dat deze inrichting gefaseerd wordt ingevoerd. Prioriteit wordt gelegd bij kosteneffectieve maatregelen.

Wegcategorisering

Voor de implementatie van een duurzaam veilig wegennet wordt het wegennet gecategoriseerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. In kaart 7.1 is de nieuwe weg categorisering voor Flevoland buiten de bebouwde kom opgenomen. Deze indeling houdt rekening met de bereikbaarheid van locaties, milieu en ruimtelijke ordening. De categorisering van wegen binnen de bebouwde kom is een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Het gemeentelijke categoriseringsplan moet wel aansluiten op het provinciale categoriseringsplan.

Het categoriseringsplan vormt de basis voor de inrichting en vormgeving van het wegennet in Flevoland. De functie, vormgeving en het gebruik van het wegennet zijn op elkaar afgestemd. Dit is van belang voor de doorstroming van het verkeer.



Tabel 7.1

KENMERKEN VAN STROOMWEGEN, GEBIEDSONTSLUITINGSWEGEN EN ERFTOEGANGSWEGEN IN FLEVOLAND				
	Stroomweg (autosnelweg)	Stroomweg (autoweg)	Gebieds- ontsluitingsweg	Erftoegangs- weg
Max snelheid	100 of 120 km/u	100 km/u	80 km/u	60 of 80 km/u
Rijbanen	2	2	1	1
Rijstroken per rijbaan	2 of meer	1 of meer	2	1
Rijbaanscheiding	hard	hard of zacht	zacht	geen
Landbouwverkeer	nee	nee	nee, indien meer dan 12.000 mvt	ja
Fietsverkeer	nee	nee	nee	ja
Erfaansluitingen	nee	nee	ja	ja
Kruispunten	ongelijkvloers	ongelijkvloers, ruime rotonde, verkeerslichten	rotonde, verkeerslichten, kruispuntplateau	kruispuntplateau

Op de stroomwegen is geen langzaam verkeer toegestaan. De rijbaanscheiding is in de ideale situatie “hard”. Dat wil zeggen dat het niet mogelijk is om met het voertuig op de rijbaan in de andere richting te komen. Kruisingen zijn bij voorkeur ongelijkvloers uitgevoerd. Vanwege de hoge kosten, past de provincie dit principe niet volledig toe. Op regionale stroomwegen mogen kruisingen ook gelijkvloers zijn uitgevoerd, als ruime rotonde of kruispunt met verkeerslichten. Er zal ook niet altijd een harde rijbaanscheiding zijn.

De gebiedsontsluitingswegen kennen een snelheidslimiet van 80 km/u. Afhankelijk van de verkeersintensiteiten rijdt er al dan niet langzaam verkeer over deze wegen. Bij verkeersintensiteiten van meer dan 12.000 motorvoertuigen per dag, moeten er parallelvoorzieningen zijn voor het langzaam verkeer. Kruisingen zijn gelijkvloers uitgevoerd en voorzien van een rotonde, verkeerslichten of een kruispuntplateau.

Op erftoegangswegen geldt in principe een limiet van 60 km/uur, mits hier infrastructurele maatregelen zijn genomen. Op deze weg is een grote menging van verschillende soorten verkeer. Er maken naast auto's ook (brom)fietsers, voetgangers en landbouwverkeer gebruik van de rijbaan. Vanwege de specifieke omstandigheden in Flevoland zullen niet alle erftoegangswegen een snelheidslimiet van 60 km/u krijgen. Op een aantal wegen blijft de snelheid 80 km/u, omdat hier zonder ingrijpende maatregelen, 60 km/u geen geloofwaardige snelheidslimiet is. Daarmee prevaleert geloofwaardigheid boven veiligheid. Omdat de erftoegangswegen in beheer van de gemeenten zijn, laat de provincie de keuze voor een snelheidslimiet over aan de gemeenten.

Essentiële herkenbaarheidskenmerken

Een belangrijk principe binnen Duurzaam Veilig is het herkenbaarheidsprincipe. Dit betekent dat de vormgeving van de weg, de verwachting van weggebruikers over de snelheidslimiet, de aanwezigheid van andere verkeersdeelnemers en het gewenste gedrag op de weg met elkaar overeenstemmen. Nu ziet een gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur) er soms precies hetzelfde uit als een stroomweg (100 km/uur). Voor de weggebruiker is niet duidelijk waarom op de ene weg wel 100 km/uur gereden mag worden en op de andere niet. Om aan deze onduidelijkheid een einde te maken, zijn er landelijk afspraken gemaakt over een aantal essentiële herkenbaarheidskenmerken voor verschillende typen wegen. Afsproken is om uiterlijk in 2020 alle wegen te voorzien van deze essentiële herkenbaarheidskenmerken. Vanaf dat moment kan de weggebruiker aan de inrichting van de weg zien wat er van hem of haar wordt verwacht. Hoe de inrichting er in Flevoland uit gaat zien is in tabel 7.2 opgenomen.

Tabel 7.2

ESSENTIËLE HERKENBAARHEIDSKENMERKEN IN FLEVOLAND				
	Stroomweg (autosnelweg)	Stroomweg (autoweg)	Gebieds- ontsluitingsweg	Erftoegangs- weg
Snelheid	100 of 120 km/u	100 km/u	80 km/u	60 of 80 km/u
Zijmarkering	doorgetrokken	doorgetrokken	onderbroken	onderbroken
Asmarkering	harde rijbaanscheiding met onderbroken asstreep tussen de rijstroken	bij 2 rijbanen: als bij autosnelweg Bij 1 rijbaan bij voorkeur harde rijbaanscheiding met doorgetrokken asstrepen, anders dubbele asstrepen met groene vulling	dubbele asmarkering (doorgetrokken of onderbroken)	geen
Overig	aanwezigheid vluchtstrook	rammelstrook en reflectoren langs kantstreep. Indien doorgetrokken dubbele asstreep met groene vulling ook reflectoren en ribbelstrook in groene vulling	rammelstrook en reflectoren langs kantstreep	fietsuggestie-stroken op de routes die behoren tot het regionale fietspadennetwerk als er geen vrijliggend fietspad is

De vormgeving van wegen conform de essentiële herkenbaarheidskenmerken vraagt tijd. De provincie begint met het aanpassen van de markering. Dit wordt zoveel mogelijk gecombineerd met het geplande onderhoud aan de weg. Wanneer dit onderhoud nog een aantal jaren op zich laat wachten, wordt de huidige markering voortijdig vervangen. De stroomwegen krijgen daarbij prioriteit. Hier wordt met hoge snelheden gereden en is de afloop van een ongeval vaak ernstig. De provincie wil alle stroomwegen uiterlijk in 2007 hebben voorzien van de essentiële herkenbaarheidskenmerken.

Omdat weggebruikers moeten weten wat de belijning vertelt, is communicatie essentieel. De provincie zal hierin het initiatief nemen. Uiteindelijk moeten de essentiële herkenbaarheidskenmerken er toe leiden dat de weggebruiker zich beter aan de regels houdt, waardoor de veiligheid op het wegennet verbeterd.

7.3 VAARWEGEN

De waterwegen in Flevoland worden gebruikt voor het vervoer van goederen, recreatie en afwatering. De provincie bevordert het gebruik van de vaarwegen voor zowel beroeps- als recreatievaart door oevers aantrekkelijker in te richten en afmeervoorzieningen aan te brengen.

De vaarwegen binnen de dijken zijn in beheer van de provincie. De belangrijkste vaarwegen in Flevoland zijn de Lemstervaart, Urkervaart, Zwolsevaart, Hoge Vaart, Lage Vaart, Oostervaart en Lage Dwarsvaart. Tevens beheert de provincie het Vollenhoverkanaal. In de Noordoostpolder zijn de vaarten toegankelijk voor schepen van vaarwegklasse I (tot 300 ton). De vaarten in Oostelijk en Zuidelijk Flevoland behoren tot vaarwegklasse II (tot 600 ton). Voor enkele vaarten geldt het zogenaamde krappe profiel en op enkele plaatsen is eenrichtingsverkeer ingesteld. De afmetingen van de toegangssluisen zijn de beperkende factor voor de beroepsvaart. De sluisen in de Noordoostpolder zijn geschikt voor vaarwegklasse I. De capaciteit van de Noordersluis (Lelystad) en Zuidersluis (Almere) is groter (klasse II). De doorvaartlengte is recent verruimd tot 65 meter.



De provinciale vaarten zijn opgenomen in de Beleidsvisie Recreatie Toervaart Nederland.

De vaarwegen buiten de dijken zijn in het beheer van het rijk. De scheepvaartroute Amsterdam – Lelystad – Lemmer – Delfzijl en de daarop aansluitende IJsselroute behoren tot het hoofdvaarwegennet en voldoen aan de eisen van CEMT klasse V en zijn geschikt voor tenminste 3-laags containervaart.

Beroepsvaart

De provinciale vaarwegen worden weinig gebruikt voor het vervoer van goederen. Voor veel bedrijven is het vervoer van goederen over de weg interessanter. Door de schaalvergroting van de scheepvaart, zijn de afmetingen van de sluisen steeds meer een beperking gaan vormen voor de beroepsscheepvaart. Flevoland beschouwt dit als een gegeven en is niet voornemens de capaciteit van sluisen en vaarten verder te vergroten. Om toch het vervoer van goederen over water te stimuleren, ziet de provincie mogelijkheden voor de realisatie van multimodale overslagcentra aan de randen van Flevoland. De meest kansrijke locaties liggen bij Lelystad (Flevokust) en Almere (Blocq van Kuffeler en Stichtsekant). Ook de haven van Urk biedt mogelijkheden. Vooral de locatie bij Lelystad is interessant, omdat hier met de komst van de Hanzelijn ook een spoorontsluiting kan komen. Naast de nieuwe overslagcentra in Flevoland kunnen ook bestaande overslagcentra in de omgeving een rol spelen in het goederenvervoer. In Harderwijk en Kampen zijn al overslagcentra gerealiseerd. De provincie wil ondernemers ondersteunen, die een multimodaal overslagcentrum in Flevoland willen realiseren.

Recreatievaart

De vaarten in Flevoland worden in toenemende mate gebruikt door de recreatiotoervaart. De provincie stimuleert dit door nieuwe afmeervoorzieningen aan te leggen en de rechte (saaie) beschoeiingen te vervangen door natuurvriendelijke oevers. Dankzij bijdragen van het rijk is het mogelijk geweest de bedieningstijden van bruggen en sluisen te verruimen, waardoor Flevoland aantrekkelijker is geworden voor de recreatievaart.

Om de waterrecreatie in Flevoland verder te bevorderen, onderzoekt de provincie de haalbaarheid van een vaarverbinding tussen de Zwolsevaart en Kuinre. Deze heeft de potentie om een belangrijk deel te worden van het Basis Recreatie Toervaart Net (BRTN). De gemeente Zeewolde heeft plannen om een vaarroute vanaf de Hogevaart naar het dorp aan te leggen.

7.4 FIETS

De fiets is het vervoermiddel bij uitstek voor de korte afstand. De fiets is niet vervuilend, vraagt weinig ruimte en levert een bijdrage aan een gezonde levensstijl. De Flevolandse overheden willen het fietsgebruik stimuleren. Vooral op afstanden tot 7,5 km liggen er kansen voor de fiets.

Vergeleken met de rest van Nederland wordt er in Flevoland weinig gefietst. De grote afstanden tussen de kernen zijn hier debet aan. Het streven is er opgericht om het aandeel van de fiets in de verplaatsingen tot 7,5 km te vergroten.

Een belangrijke voorwaarde om deze doelstelling te realiseren is dat er een goed fietspadennetwerk aanwezig is. Voor buiten de bebouwde kom is er een regionaal fietsroutenetwerk opgesteld, voor de utilitaire verbindingen. De fietspaden behorend tot dit netwerk dienen aantrekkelijk te zijn voor de fietser. Het gaat daarbij om directe, veilige en comfortabele verbindingen, die goed bewegwijzerd zijn. Het utilitaire en recreatieve fietsroutenetwerk in Flevoland maken gebruik van wegen en fietspaden van verschillende wegbeheerders. Voor de gebruiker mag dit geen verschil maken. Op alle wegen dient een zelfde kwaliteitsniveau te worden gewaarborgd. Het utilitaire fietspadennet moet opgenomen zijn in de strooiroutes van gemeenten en provincie, waarbij de prioriteit ligt bij de drukst bereden fietsroutes. Het utilitaire fietspadennetwerk maakt gebruik van een aantal (gemeentelijke) erftoegangswegen. Volgens landelijke richtlijnen zijn aparte fietsvoorzieningen langs erftoegangswegen niet gewenst. Uit oogpunt van herkenbaarheid en veiligheid zijn de wegbeheerders van mening dat de erftoegangswegen die behoren tot het utilitaire fietsroutenetwerk minimaal voorzien moeten worden van fietsuggestiestroken. De komende jaren zal hier uitvoering aan worden gegeven.

Kaart 7.2





Het regionale fietsroutenetwerk moet goed aansluiten op de fietspaden binnen de bebouwde kom. De provincie vraagt de gemeenten om een lokaal fietsroutenetwerk op te stellen voor de fietspaden binnen de bebouwde kom. De bestaande fietsroutes binnen en buiten de bebouwde kom moeten zoveel mogelijk in stand worden gehouden. Doorsnijdingen van deze routes als gevolg van grote infrastructurele werken zijn ongewenst.

De dorpen en steden in Flevoland breiden snel uit. De provincie vindt het belangrijk dat nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen goed bereikbaar zijn per fiets. Vandaar dat de provincie van gemeenten vraagt om in de ruimtelijke plannen rekening te houden met het fietsverkeer. De belangrijke bestemmingen in een gemeente moeten goed en veilig per fiets bereikbaar zijn.

Bij de belangrijkste bestemmingen dienen bovendien goede en veilige stallingsvoorzieningen aanwezig te zijn. De kans op fietsendiefstal moet in 2020 met 50% zijn verminderd ten opzichte van 1999. (van 4,6 diefstallen per 100 fietsen naar 2,3 diefstallen per 100 fietsen). Dit kan worden bereikt door de realisatie van veilige (bewaakte) stallingen en betere opsporingsmethoden (chip). Om het aantal fietsendiefstallen te halveren zal er met de gemeenten, politie en fietsbranche een plan van aanpak worden opgesteld. De provincie wil hiervoor het initiatief nemen.

De fiets speelt een belangrijke rol in het vervoer van het openbaar vervoer. Daarom hecht de provincie veel belang aan goede stallingsvoorzieningen bij de stations en bushaltes. Bij de grote sneltreinstations in Almere en Lelystad zijn bewaakte stallingen gewenst, die gedurende de gehele dienstregeling geopend zijn. Dit kunnen geautomatiseerde stallingen zijn. Bij de overige stations en de knooppunten in het busnetwerk volstaan fietskluizen. Bij de knooppunten van het streekvervoer buiten de bebouwde kom zal de provincie hier zorg voor dragen. Voor de stallingsvoorzieningen binnen de bebouwde kom hebben de gemeenten de verantwoordelijkheid. Voor de stallingen bij de treinstations is Prorail de eerstverantwoordelijke. De komende jaren zullen de stallingsvoorzieningen bij een aantal stations worden opgeknapt.

De rol van de fiets in het natransport is op dit moment beperkt. Door op eenvoudige wijze huurfietsen aan te bieden, kan deze rol worden vergroot. De OV-fiets is daar een goed voorbeeld van.

Omdat de fiets in Flevoland vooral kansrijk is op korte afstanden binnen de bebouwde kom ligt hier een belangrijke verantwoordelijkheid voor de gemeenten. De provincie vraagt van de gemeenten om binnen een jaar aan te geven hoe ze het fietsgebruik in de gemeente willen stimuleren.

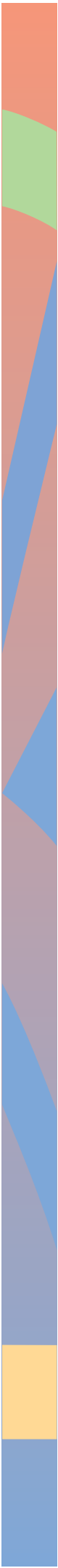
Op dit moment telt Flevoland veerverbindingen die het hele jaar door varen (Zeewolde – Horst) of alleen in het zomerseizoen (Bremerberg – Nunspeet). De exploitatie van deze veerverbindingen is primair de verantwoordelijkheid van de ondernemer en secundair van de oevergemeenten. Voor die veerverbindingen die behoren tot het regionaal utilitair fietspadennet (bijv. Zeewolde - Horst) wil de provincie in uitzonderingsgevallen, wanneer een bewezen bijdrage wordt geleverd aan de doelstellingen van de Nota Mobiliteit Flevoland, een financiële bijdrage leveren.

Recreatieve fietspaden

Vanuit het oogpunt van aantrekkelijkheid van het gebied hecht de provincie veel belang aan een goed recreatief fietspadennet. Ook deze fietspaden dienen van goede kwaliteit te zijn. Meer dan bij het utilitaire fietspadennet speelt hier de aantrekkelijkheid van de route een rol. Op dit moment worden de recreatieve fietspaden die onderdeel uitmaken van de landelijke netwerken verbeterd. De provincie wil met de beheerders van de recreatieve fietspaden afspraken maken over het beheer en onderhoud van de recreatieve fietspaden. De provincie zal daartoe met deze partijen een gezamenlijk Fiets- en Wandelplan Flevoland opstellen, waarin een hoofdnetwerk van fietspaden is gedefinieerd en een uitvoeringsplan in is opgenomen. Voor de inwoners van de steden en de dorpen is het van belang dat er voldoende fiets- en wandelvoorzieningen zijn in de directe woonomgeving. Hier ligt een taak voor de gemeenten.

7.5 MAATREGELEN

Iedere wegbeheerder heeft de verantwoordelijkheid voor de eigen infrastructuur. Toch is samenwerking tussen de wegbeheerders nodig om de (te verwachten) verkeersproblemen adequaat aan te pakken.



Daarom zal de provincie het initiatief nemen om de wegbeheerders in Flevoland periodiek bijeen te brengen om de eventuele knelpunten te analyseren en tot oplossingen te komen. Duidelijk is wel dat om Flevoland ook in de toekomst bereikbaar te houden er forse investeringen nodig zijn, vooral in de periode vanaf 2015. Alleen met extra bijdragen van het rijk kan de bereikbaarheid van met name Almere worden gegarandeerd.

Wat gaat de provincie doen?

- Gezamenlijk met andere wegbeheerders knelpunten aanpakken, via benuttingsmaatregelen of capaciteitsuitbreiding.
- De brugopeningsregimes aanpassen.
- De veiligheid van de weg verbeteren door toepassing van essentiële herkenbaarheidskenmerken en een Duurzaam Veilige inrichting. De provincie neemt het initiatief tot communicatie over de essentiële herkenbaarheidskenmerken.
- Bevorderen beroeps- en recreatievaart door het aanleggen van steigers, realisatie natuur-vriendelijke oevers en de realisatie van een multimodaal overslagcentrum.
- Onderzoek naar een recreatieve vaarverbinding tussen de Zwolsevaart en Kuinre.
- Het realiseren van goede fietsenstallingen bij knooppunten van het openbaar vervoer buiten de bebouwde kom.
- Samen met gemeente, politie en belangenorganisaties een plan van aanpak op stellen om de fietsendiefstal te verminderen.
- Alle provinciale wegen en fietspaden worden gestrooid bij gladheid.
- Afspraken maken met beheerders van recreatieve fietspaden over het beheer en onderhoud.

Wat verwachten wij van onze partners?

Wegbeheerders

- Samenwerking bij de aanpak van knelpunten.
- Duurzaam veilig inrichten van de eigen wegen.
- Toepassing Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (voor 2020).

Gemeenten

- Mogelijk maken van een goed voor- en natransport naar de knooppunten van het openbaar vervoer.
- Uitbreiding van het busbanenstelsel in Almere (gemeente Almere).
- Binnen 1 jaar na vaststelling van deze Nota dienen gemeenten een vastgesteld lokaal fietspadennetwerk te hebben, dat aansluit op het regionale fietspadennet.
- Wegen die behoren tot het regionaal fietspadennetwerk voorzien van fietssuggestiestroken, voorzover er geen fietspad aanwezig is.
- Wegen die behoren tot het regionaal fietspadennetwerk opnemen in het strooischema.
- Nieuwe woonwijken goed ontsluiten per fiets.
- Realiseren van goede stallingsvoorzieningen bij de belangrijkste bestemmingen.
- Terugdringen aantal fietsendiefstallen.

Voorts wil de provincie bij het rijk bewerkstelligen dat:

- De problemen op de A6/A1/A9 tussen Almere en Amsterdam met spoed worden aangepakt.
- De doorstroming van de bussen op deze route wordt bevorderd.
- De capaciteit van de A27 tussen Almere en Eemnes/Utrecht wordt uitgebreid.
- Lelystad een derde aansluiting krijgt op de A6 ter hoogte van Lelystad Zuid.
- Op termijn ook de A6 tussen Lelystad en Almere wordt uitgebreid.
- Het rijk meewerkt aan de realisering van de N23.
- Op termijn de A30 (Nijkerk – Almere) wordt aangelegd.
- Er een nieuwe 13 meter hoge Ramspolbrug komt.
- Op termijn de N50 wordt omgebouwd tot A50.
- De OV-ontsluiting van Almere verbeterd (verdubbeling Flevolijn, aanleg IJmeer- en Houtlijn).
- De openbaar vervoerverbindingen met Noord Nederland worden verbeterd.



8

Beheer en onderhoud van provinciale infrastructuur

8.1 INLEIDING

Mensen moeten zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen, zonder onverwachte vertragingen. Om dit te bereiken, moet de infrastructuur voldoende worden onderhouden. De provincie is verantwoordelijk voor het onderhoud aan de eigen wegen en vaarwegen. Dit onderhoud vindt jaarlijks³ plaats of eens in de zoveel jaar⁴. In dit laatste geval gaat het vaak om groot onderhoud. De provincie streeft naar een infrastructuurnetwerk dat voldoet aan het kwaliteitsniveau “voldoende”. Dat niveau zal echter niet altijd en overal kunnen worden gehaald. De provincie zal de middelen zo inzetten dat in ieder geval de veiligheid gewaarborgd is.

8.2 KWALITEIT VAN HET VERPLAATSSEN

De inwoners van Flevoland reizen relatief veel. Doordat de afstanden in Flevoland groot zijn en er onvoldoende werkgelegenheid en voorzieningen binnen de provincie zijn, leggen de inwoners van Flevoland circa 30% meer kilometers af dan de gemiddelde Nederlander. De provincie vindt het daarom des te meer van belang dat het verplaatsen binnen Flevoland aangenaam is. De verplaatsing zelf dient veilig en comfortabel te zijn en de omgeving is prettig.

De provincie wil bijdragen aan een comfortabele verplaatsing door:

- Te zorgen voor een heldere en duidelijke vormgeving van de infrastructuur.
- Duidelijke bewegwijzering, goede actuele reisinformatie en een goed haltebeheer.
- Bij wegwerkzaamheden reizigers te informeren en omleidingsroutes duidelijk aan te geven.
- Voldoende aantrekkelijke rustpunten creëren voor de reizigers.
- Voldoende verlichting op de juiste plaatsen.
- Te zorgen dat het openbaar vervoermaterieel past bij de aard van de verplaatsing.
Reizigers die over lange afstand reizen, vragen meer comfort dan degenen die een korte verplaatsing maken.
- Het garanderen van betrouwbare reistijden.

Ook de verplaatsing zelf moet prettig zijn. Het ‘beleven’ van de reis staat hierbij centraal. Aansluiting wordt gezocht bij het gebiedseigene van Flevoland. Het gaat om:

- Een aantrekkelijke invulling van de berm en een passend bermbeheer (beplantingsschema’s, vormgeving geluidswallen etc.).
- Aansprekende/bij de omgeving passende invulling middengebied rotondes.
- Accentuering gebiedseigenheden (bv geologische niveaueverschillen Vogelweg).
- Toeristische informatievoorziening langs de wegen.
- Kunstwerken die passen in het landschap (esthetische vormgeving).

De provincie zal bij de voorbereiding en uitvoering van het beleid consequent aandacht besteden aan de kwaliteit van de verplaatsing. Daarbij zal de provincie zoeken naar medefinanciering door derden. Ook bij beheer en onderhoud zullen deze punten aandacht krijgen.

Eens in de twee jaar zal de provincie een kwaliteitsmeting uitvoeren, waarbij weggebruikers worden gevraagd naar hun kwaliteitsbeleving van de infrastructuur.

8.3 WEGEN

Het beheer en onderhoud van wegen heeft betrekking op het wegdek, de kunstwerken (bruggen, viaducten), berm, verlichting, verkeersregelinstanties, verkeersborden, bushaltes etc. Ook de gladheidbestrijding in de winter wordt hieronder gerekend.

De provincie Flevoland herijkt eens in de vijf jaar de bouwstenen voor het beheer en onderhoud. Deze bouwstenen vormen de kaders waarbinnen de provincie werkt. De bouwstenen zijn in 2006 herijkt.

³ Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het dichten van gaten in wegen, het maaien van berm, het herstellen van schades

⁴ Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het volledig vervangen van een deklaag van een weg

Verhardingen

De kosten voor het beheer en onderhoud zijn de afgelopen jaren aanzienlijk gestegen, onder andere door de stijging van de grondstofprijzen, toegenomen verkeersintensiteiten en de uitbreiding van het wegennet. Het zal steeds moeilijker worden om het huidige kwaliteitsniveau “voldoende” te kunnen handhaven. De provincie zal de komende jaren substantieel extra middelen inzetten (ruim € 1 miljoen) voor beheer en onderhoud, om de verkeersveiligheid te waarborgen en te voorkomen dat aansprakelijkheidsnormen worden overschreden. Het noodzakelijk onderhoud wordt zo goed mogelijk uitgevoerd, zodat de instandhouding van de constructies voor langere tijd wordt zeker gesteld (duurzaamheid). Het wegdek hoeft niet overal en altijd van voldoende kwaliteit te zijn. Op de rustige gebiedsontsluitingswegen accepteert de provincie een lager kwaliteitsniveau, dan tot op heden gebruikelijk is. Er wordt geen conserverend onderhoud uitgevoerd. Dit leidt tot een geringe kapitaalsvernietiging. Op bepaalde plaatsen zullen schades of reparatieplekken zichtbaar zijn. In principe wordt om de 15 jaar een nieuwe verhardingslaag aangebracht. De wegmarkering uitgevoerd in wegenvverf wordt op termijn vervangen door een thermoplastische wegmarkering. Daar waar wettelijke geluidsnormen worden overschreden, kan bij groot onderhoud geluidsaarm asfalt worden aangelegd. De hogere (beheers)kosten van geluidsaarm asfalt worden afgewogen tegenover andere maatregelen, zoals geluidsschermen. Daarbij speelt de esthetiek ook een rol. Bij het onderhoud van de verhardingen wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van duurzame materialen.

Wegbermen

Het onderhoud van de wegbermen gebeurt aan de hand van het bermbeheerplan. Het plan voorziet in een maairegime afgestemd op de aanwezige vegetatie. Het doel is een verschraling van de bermen, waardoor het aantal vegetatiesoorten toeneemt en het afkomend maaisel wordt beperkt. Het slootbeheer is gebonden aan de Keur van het Waterschap Zuiderzeeland. De Keur bevat onder andere eisen ten aanzien van het onderhoudsniveau en onderhoudstijdstip.

Gladheidbestrijding

Op alle provinciale wegen en fietspaden vindt gladheidbestrijding plaats. De wegbeheerder heeft een wettelijk vastgelegde inspanningsverplichting om bij optredende gladheid de weg zo goed mogelijk berijdbaar te houden. Voordat natte weggedeelten gaan opvriezen, wordt een preventieve strooiactie uitgevoerd. Bij sneeuwval wordt een sneeuwbestrijdingsactie uitgevoerd. Het aantal strooi beurten per jaar varieert sterk. Gemiddeld gaat het om 31 preventieve strooiacties en 7 sneeuwbestrijdingsacties. In kwakkelwinters, met temperaturen rond het vriespunt, worden de meeste strooiacties uitgevoerd.

Civiele Kunstwerken

Bij het beheer en onderhoud van kunstwerken wordt voldaan aan de randvoorwaarden met betrekking tot veiligheid en beschikbaarheid. Bepaalde onderdelen van kunstwerken worden niet onderhouden, maar periodiek vervangen. Een kortere levensduur van de kunstwerken wordt geaccepteerd als gevolg van het minimale onderhoudsniveau.

Openbare verlichting en Verkeersregelinstallaties

De provincie Flevoland is altijd terughoudend geweest bij het verlichten van de wegen. Alleen wanneer dit uit het oogpunt van veiligheid gewenst is, zijn wegen en kruispunten verlicht. Hiermee wordt energie bespaard en lichthinder tegengegaan. Daar waar verlichting nodig is, wordt dit op een energiezuinige manier gedaan (energiezuinige en dimbare verlichting). Ook komt er een proef met actieve wegmarkering, waarbij gekeken zal worden of het aanbrengen van verlichting in het wegdek een alternatief kan zijn voor het plaatsen van lichtmasten. Daar waar de veiligheid niet in het geding is, wordt in de nachtelijke uren de verlichting gedimd. Het onderhoud van de openbare verlichting en de verkeersregelinstallaties is erop gericht om het aantal storingen en uitval tot een minimum te beperken, zodat de veiligheid van de weggebruikers is gewaarborgd. Het onderhoud wordt beperkt tot het hoogst noodzakelijke (corrosie bestrijden, controle op materiaalmoetheid) en een vervanging aan het eind van de technische levensduur. Bij de automaten van de verkeersregelinstallaties (VRI) is niet de technische levensduur bepalend, maar het feit dat de fabrikanten slechts voor een beperkte tijd reserveonderdelen leveren.



Waar mogelijk wordt in de VRI- installaties LED-verlichting aangebracht. Deze investering verdient zich binnen een paar jaar terug, vanwege besparing op energiekosten en vervangingskosten.

Beplanting

In het basisprogramma 'instandhouding landwegen' is een beeld opgenomen hoe de beplanting van wegen er in de toekomst uit moet zien. Het gaat om onderhoud aan de bomen langs wegen en aan de sierbeplanting op bijvoorbeeld rotondes. Jaarlijks wordt circa 1/3 deel van het totale bomenbestand geïnspiceerd, om te voorkomen dat dode bomen of takken een gevaar opleveren voor de weggebruikers. Zonodig worden bomen gekapt. Een deel van de gekapte bomen zal worden vervangen door nieuwe bomen, zodat landschappelijke structuren zoveel mogelijk in stand blijven.

Milieuaspecten

Op een aantal punten kruist de ecologische hoofdstructuur de infrastructuur. Eventuele knelpunten worden bij het groot onderhoud van een weg aangepakt. Nieuwe knelpunten worden voorkomen door bij de aanleg van een weg maatregelen te nemen. Door bij de aanleg van nieuwe infrastructuur deze zoveel mogelijk te bundelen met bestaande infrastructuur worden nieuwe landschapsdoorsnijdingen voorkomen.

Bij de aanleg en het onderhoud van wegen wordt gekozen voor duurzame oplossingen, mits er sprake is van een goede kosten-batenverhouding. De provincie zet in op energiebesparing. Wegen worden alleen daar verlicht als dit vanuit veiligheidsoogpunt nodig is. Daarbij wordt gebruik gemaakt van energiezuinige verlichting.

8.4 VAARWEGEN

Het vaarwegennet dient dusdanig onderhouden te zijn, dat het voor de beroeps- en recreatievaart voldoende bereikbaarheid, veiligheid en betrouwbaarheid biedt. Daarbij wordt aan alle veiligheidseisen en aan de bedrijfszekerheid voldaan. Voor de recreatievaart komt daar bij dat de vaarten ook aantrekkelijk moeten zijn. De provincie kiest voor een voldoende onderhoudsniveau. Jaarlijks wordt er een onderhoudsprogramma uitgevoerd om de opgetreden schades te herstellen en de veroudering aan de sluiscomplexen (inclusief bruggen) tegen te gaan.

Het onderhoud en beheer van de vaarwegen omvat naast de zorg voor de vaarweg zelf, ook het onderhoud aan de sluiscomplexen, de oevers (inclusief aanwezige oevervoorzieningen), steigers, loswallen en servicepunten. Ook voor het vaarwegennet zijn bouwstenen opgesteld, die de kaders vormen voor het beheer en onderhoud van de vaarwegen.

De provincie heeft een aantal bruggen en sluisen in beheer. Deze bruggen worden in de toekomst op afstand bediend. Via camera's en meldknoppen wordt de veiligheid gewaarborgd.

Naast het beheer van de eigen vaarwegen voert de provincie ook het beheer uit in de Hoge Dwarsvaart en Larservaart, vanwege het belang van deze vaarten voor de recreatievaart. Met het waterschap zijn afspraken gemaakt over het onderhoud (baggeren). De provincie wil in overleg met het waterschap komen tot heldere afspraken over het beheer en onderhoud van de overige bevaarbare vaarten en tochten.

Baggerwerk Vaarten

Voor de vaarten zijn scheepvaartprofielen vastgesteld op basis van de maatgevende invaardiepte bij de sluisen. Vanwege de eisen die aan de afwatering worden gesteld is het leggerprofiel vrijwel overal dieper dan het scheepvaartprofiel. In 2004 is bestuurlijk overeengekomen dat het waterschap voortaan het baggerwerk in de vaarwegen op zich neemt en dat de provincie 20% van de kosten draagt voor achterstallig baggeronderhoud. Het waterschap stelt een baggerprogramma op.



Oeverbescherming

Met het waterschap wordt overleg gevoerd over het onderhoud van de oeverbescherming. De komende jaren zal veel van de oeverbescherming moeten worden vervangen. In het verleden zijn grote trajecten in een keer aangelegd en die zijn nu aan vervanging toe. Voor de nu aanwezige verticale oeverbescherming wordt gezocht naar een natuur- en milieuvriendelijk alternatief.

Sluiscomplexen

De sluisobjecten worden zo onderhouden dat de bruikbaarheid en bedrijfszekerheid zoveel mogelijk wordt gegarandeerd. Voor de recreatievaart is het van belang dat de sluisen er verzorgd uitzien. Daarom worden de kolkwanden schoongehouden. In de Noordoostpolder zorgt de Alkali Silica reactie (ASR) voor problemen. ASR is een destructieve aantasting van het beton onder invloed van vocht. Vooral bij de Voorstersluis, Tollebekerbrug en in mindere mate de Urkersluis zorgt dit voor problemen. Om tijdig te kunnen ingrijpen is een goede monitoring nodig. Bij de Voorstersluis zijn vrij ingrijpende maatregelen nodig om dit proces af te remmen. Bij geen van de sluisen is op dit moment de waterkerende functie van de sluis in het geding.

8.5 MAATREGELEN

Wat gaat de provincie doen?

- Bij aanleg, beheer en onderhoud consequent aandacht besteden aan de 'kwaliteit van de verplaatsing'. Eens in de twee jaar meet de provincie de kwaliteitsbeleving van de (vaar)weggebruiker.
- Nieuwe infrastructuur wordt zoveel mogelijk gebundeld met andere infrastructuur.
- Bij groot onderhoud worden zonodig ontsnipperende maatregelen genomen.
- De provincie zet in op energiebesparing.
- De provincie zet in op het gebruik van duurzame materialen.



Gebiedsuitwerkingen

9.1 INLEIDING

De drie gebiedsuitwerkingen in dit hoofdstuk zijn opgesteld in nauw overleg met de andere wegbeheerders in Flevoland (Rijkswaterstaat IJsselmeergebied, de provincie Flevoland en de zes gemeenten). De doelstellingen zijn gezamenlijk geformuleerd en er is een gezamenlijke knelpunteninventarisatie uitgevoerd voor het gehele wegennet in Flevoland, ongeacht de wegbeheerder. Daarbij is gebruik gemaakt van bestaande studies, verkeersprognoses (NRM-Randstad) en expertmeetings. Nadat de knelpunten in kaart waren gebracht, zijn mogelijke oplossingsrichtingen gegeven. Hierdoor is een goed overzicht ontstaan van de maatregelen die de komende jaren genomen moeten worden en de kosten daarvan. Deze gebiedsuitwerkingen dienen als basis voor de toekomstig uit te voeren werkzaamheden. De drie gebiedsuitwerkingen samen, vormen de netwerkanalyse Flevoland. Er is voor gekozen om de gebiedsuitwerkingen zelfstandig leesbaar te houden. Vandaar dat er dubbelingen kunnen voorkomen met de voorgaande hoofdstukken.

De genoemde projecten die na 2015 worden uitgevoerd, bevatten geen ruimtelijk kaderstellende uitspraken maar geven een indicatie van projecten die na 2015 moeten worden uitgevoerd om te kunnen voldoen aan de doelstellingen van de Nota Mobiliteit Flevoland.

9.2 NOORDELIJK FLEVOLAND

Schets van Noordelijk Flevoland

Noordelijk Flevoland bestaat uit de voormalige eilanden Urk en Schokland en de in 1942 drooggevalle Noordoostpolder. In Noordelijk Flevoland liggen twee gemeenten; Urk en Noordoostpolder. Emmeloord is de grootste kern van Noordelijk Flevoland en vervult een centrumfunctie voor dit gebied. Rondom Emmeloord liggen tien dorpen. De kern Emmeloord telt circa 25.000 inwoners. Het inwonertal van de dorpen varieert van 1300 tot bijna 4000 inwoners. Urk is de oudste gemeente van Flevoland. Het dorp telt ruim 17.000 inwoners. Vanouds zijn relatief veel inwoners werkzaam in de visserij. Doordat de haven van Urk niet meer bereikbaar is voor de grotere vissersschepen, leggen veel schepen aan in de Noordzeehavens, vooral in Harlingen, Zoutkamp en IJmuiden. De vissers zelf en de visverwerkende industrie zijn op Urk gebleven. Op 1 januari 2006 telde Noordelijk Flevoland ca. 63.000 inwoners en ruim 22.000 arbeidsplaatsen. Ruim 60% van de inwoners van Urk en de Noordoostpolder werkt in de eigen gemeente. Lelystad en de regio Zwolle zijn de belangrijkste werklocaties buiten het gebied.

Werkgelegenheid

De grote bedrijventerreinen liggen bij Emmeloord (De Munt, Nagelerweg en Bedrijvenpark A6) en Urk (Domineesweg). Deze bedrijventerreinen zijn goed aangesloten op de A6.

Onderwijs

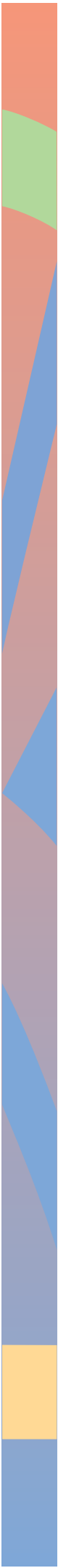
In Emmeloord en Urk zijn een aantal scholen voor voortgezet en middelbaar beroepsonderwijs gevestigd. Voor het hoger onderwijs en bijzonder onderwijs reizen veel scholieren en studenten dagelijks naar Kampen en Zwolle. Voor deze scholieren is de bus het belangrijkste vervoermiddel.

Wegontsluiting

Noordelijk Flevoland is via de rijkswegen A6 en N50 goed aangesloten op de rest van Nederland. De N331 (Emmeloord – Vollenhove) en de N333 (Emmeloord – Steenwijk) zijn twee belangrijke provinciale wegen die Emmeloord met de Kop van Overijssel verbinden. Emmeloord ligt centraal op het knooppunt van deze wegen.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in Noordelijk Flevoland wordt verzorgd door streekbussen en de regiotaxi. Emmeloord heeft met de Q-liner en Hanzeliner een hoogwaardige en snelle busverbinding met Lelystad, Heerenveen/Groningen en Kampen/Zwolle. Recent is bij de aansluiting Domineesweg op de A6 een halte voor de Q-liner in gebruik genomen. Urk heeft daarmee een verbeterde openbaar vervoerverbinding met Lelystad gekregen. Het centrum van Emmeloord is een knooppunt voor het OV. Alle buslijnen in de Noordoostpolder komen hier samen. Alle dorpen met uitzondering van Luttelgeest hebben een



rechtstreekse busverbinding met Emmeloord. Inwoners van Luttelgeest moeten overstappen in Marknesse. In de gemeente Noordoostpolder rijdt de regiotaxi. Een openbaar vervoerdienst die van deur-tot-deur vervoer biedt.

Fietsverbindingen

Het interlokale fietspadennetwerk in Noordelijk Flevoland is compleet. Binnen de bebouwde kom missen er in Emmeloord nog twee belangrijke fietsverbindingen. Zo is vanuit de woonwijken “De Erven” en “Emmelhage” het bedrijventerrein “De Munt” aan de overzijde van de A6 niet goed bereikbaar en ontbreekt er een fietsbrug over de Urkervaart, waardoor het bedrijvenpark A6 niet goed bereikbaar is per fiets. Op Urk ontbreekt een rechtstreekse fietsverbinding tussen de woonwijken in Urk-Oost en het bedrijventerrein Domineesweg.

Vervoerrelaties

Vanouds heeft Noordelijk Flevoland sterke relaties met de provincies Overijssel en Friesland. In de loop der jaren is ook de relatie met Lelystad sterker geworden.

De vijf belangrijkste vervoerrelaties zijn⁶ :

1. Emmeloord <--> Urk
2. Emmeloord <--> Kop van Overijsse
3. Emmeloord <--> Lelystad
4. Emmeloord <--> Zwolle
5. Emmeloord <--> Lemsterland.

Er zijn geen gegevens beschikbaar over de vervoerrelatie tussen Emmeloord en de omliggende dorpen. Aangenomen wordt dat het hier ook gaat om aanzienlijke vervoerstromen. Vooral tussen Emmeloord en Marknesse gaat het om een flinke stroom, die vermoedelijk in de top 5 thuis hoort.

Modal split

De auto is het belangrijkste vervoermiddel in Noordelijk Flevoland. Alleen op de verbinding van Urk/Emmeloord naar Kampen/Zwolle v.v. heeft het openbaar vervoer een aanzienlijk aandeel in de verplaatsingen (>10%). De fiets speelt met name een rol binnen de bebouwde kom. Maar ook tussen de dorpen is er voor Flevolandse begrippen nog redelijk wat fietsverkeer. Het fietspad tussen Marknesse en Emmeloord is één van de drukstbereden interlokale fietspaden in Flevoland.

Er worden slechts weinig goederen via het water vervoerd.

Ontwikkeling

Inwoners en werkgelegenheid

Noordelijk Flevoland kent niet de dynamiek van Almere, maar de ontwikkelingen staan hier niet stil. Het aantal inwoners en de werkgelegenheid zullen de komende jaren blijven groeien. De verwachting is dat Noordelijk Flevoland in 2020 zo'n 77.000 inwoners telt en 33.000 arbeidsplaatsen. De woningbouw concentreert zich op Urk en in Emmeloord. Het inwonertal van de overige dorpen zal licht groeien.

Bij Urk is de woningbouw aan de oostzijde van het dorp gepland. Emmeloord ontwikkelt zich vooral aan de noordzijde (Emmelhage) en op het terrein van de voormalige landbouwschool (Emmeloord-West).

Ook de werkgelegenheids groei concentreert zich bij Urk en Emmeloord. Daarnaast worden er wat kleinschaligere bedrijventerreinontwikkelingen voorzien bij Ens en Marknesse.

Infrastructuur

Mocht in de toekomst de Zuiderzeelijn een halte krijgen in Emmeloord dan zal dit een enorme impuls zijn voor de economische ontwikkeling van het gebied. De gemeente gaat er vanuit dat het aantal inwoners en de werkgelegenheid in dat geval sneller zullen groeien. Een toekomstig station van de Zuiderzeelijn is gedacht aan de oostzijde van Emmeloord langs de A6.

⁶ Kentekenonderzoek 2003, busonderzoek 2003



De ontsluiting van Noordelijk Flevoland zal de komende jaren verder verbeteren. In 2006 is de capaciteit van het knooppunt Emmeloord vergroot waardoor het verkeer tussen Lelystad en Joure beter kan doorstromen. Ook heeft de minister dit jaar een besluit genomen over de vervanging van de Ramspolbrug. Hier zal in 2009 een nieuwe en 13 meter hoge brug liggen.

Ambitie en Visie

De wegbeheerders in Noordelijk Flevoland streven naar:

- Een goede bereikbaarheid van Noordelijk Flevoland met alle vervoerwijzen.
- Veiligheid op en rondom de weg.
- Een leefbare omgeving.

Doelstellingen

Een goede bereikbaarheid van Noordelijk Flevoland betekent dat grote vertragingen niet acceptabel zijn. In de spits mag de reistijd van deur tot deur maximaal 25% langer zijn dan buiten de spits. Het gaat hierbij om verplaatsingen tussen de kernen. Als deze norm niet wordt gehaald zijn maatregelen noodzakelijk. Wanneer de verkeersintensiteit op een weg boven de 10 a 12.000 motorvoertuigen komt te liggen, zijn er parallelvoorzieningen nodig voor het langzaam verkeer. Bij meer dan 20 a 25.000 motorvoertuigen per dag dient een weg verdubbeld te zijn.

Het fietsnetwerk moet van goede kwaliteit zijn. Omrijden wordt zoveel mogelijk voorkomen. Binnen de bebouwde kom wordt uitgegaan van een maaswijdte van het fietsnet van maximaal 500 meter.

Iedereen moet gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Iedere locatie in Flevoland is met een vorm van openbaar vervoer bereikbaar. Een aantal openbaar vervoerverbindingen kan concurreren met de auto. Voor deze verbindingen gelden de hoogste kwaliteitseisen (reistijd, frequentie en comfort). Op deze lijnen mag de reistijd van halte tot halte maximaal 20% langer mag zijn dan met de auto.

In 2020 is het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners met 40% gedaald en het aantal ziekenhuisgewonden in het verkeer met 30%. Elke wegbeheerder levert hier een bijdrage aan.

De hinder die de mobiliteit oplevert voor de omgeving moet beperkt blijven. Normen voor luchtkwaliteit worden nergens overschreden. Wanneer de geluidsbelasting van woningen hoger ligt dan 55 dB(A), worden er bij groot onderhoud aan de weg, maatregelen genomen. Bij het groot onderhoud worden zo nodig maatregelen genomen om te komen tot ontsnippering.

Bereikbaarheid hoofdroutes weg

Op basis van de belangrijkste herkomsten en bestemmingen van het personen- en goederenverkeer en de verkeersintensiteiten zijn er een aantal hoofdroutes in Noordelijk Flevoland te onderscheiden. Op deze hoofdroutes streven de wegbeheerders naar een optimale vlotte doorstroming van het verkeer. Dit is van groot belang voor de verdere economische ontwikkeling van Noordelijk Flevoland. Eventuele knelpunten op deze routes worden met prioriteit aangepakt.

De volgende wegen in Noordelijk Flevoland worden tot het "hoofdnet" gerekend:

- A6
- N50
- N331 (Emmeloord – Vollenhove)
- N333 (Marknesse – Steenwijk)
- N351 (Emmeloord – Urk)
- N352 (Urk – A6)
- N717 Hannie Schaftweg.

Omdat er in Noordelijk Flevoland nogal wat bruggen zijn, die geregeld open staan, zal de reistijdnorm niet overal en altijd worden gehaald. Vooral in het recreatieseizoen moet het wegverkeer rekening houden met vertragingen als gevolg van deze brugopeningen.

Goederenvervoer

Vanwege het economische belang van het goederenvervoer streven de wegbeheerders naar een goede doorstroming van het goederenvervoer. Bezien wordt of het vaststellen van een kwaliteitsnet voor het goederenvervoer wenselijk is. Op dit kwaliteitsnet moet het goederenvervoer zo goed mogelijk doorstromen. Wegbeheerders dienen hier bij het ontwerp van de weg rekening mee te houden. De belangrijkste herkomst- en bestemmingsgebieden voor het goederenvervoer zijn de grote bedrijventerreinen bij Urk (Domineesweg) en Emmeloord (De Munt, Nagelerweg en Bedrijvenpark A6) en de centra van Emmeloord en Urk. Daarnaast genereert ook het tuinbouwgebied bij Ens nogal wat vrachtverkeer. De rijkswegen A6 en N50 worden tot het kwaliteitsnet voor het goederenvervoer gerekend evenals de aansluitende wegen naar de bedrijventerreinen en de centra. Voor Urk gaat het dan om de Domineesweg. Voor Emmeloord om de routes Hannie Schaftweg/Urkerweg/Lange Dreef en Muntweg/Kuinderweg/Duit/Lange Dreef. En bij Ens om de route Baan/Enserweg.

Openbaar vervoer

Uitgangspunt is dat elke locatie met een vorm van openbaar vervoer bereikbaar moet zijn. Daarom is er een basisvoorziening die iedereen gedurende de gehele week de mogelijkheid biedt om elke locatie te bereiken die over de weg bereikbaar is. Deze basisvoorziening bestaat uit een verbindend en een ontsluitend net. Op knooppunten komen deze netten bij elkaar. Het verbindend net biedt zeven dagen per week, snelle en frequente verbindingen tussen de knooppunten. Overdag rijdt deze verbinding minimaal twee keer per uur en 's avonds en in de weekenden minimaal één keer per uur. Alleen bij zeer geringe aantallen reizigers wordt hier van afgeweken. Dan is er vervoer op afroep. Het ontsluitend net verbindt knooppunten met ieder gewenst adres binnen het invloedsgebied van dit knooppunt. Afhankelijk van het aantal reizigers zijn dit reguliere buslijnen of de Regiotaxi. Naast de basisvoorziening kan er maatwerk worden geboden. Vanwege specifieke belangen kan het zijn dat er extra kwaliteit over andersoortig openbaar vervoer is gewenst. In tegenstelling tot de aanbodgerichte basisvoorziening is dit maatwerk vraaggericht. Het richt zich op de specifieke behoefte van de reiziger of doelgroepen.

In Noordelijk Flevoland behoren de volgende verbindingen tot het verbindend net:

Emmeloord – Lelystad

Emmeloord – Urk

Emmeloord – Lemmer (Heerenveen/Groningen)

Emmeloord – Steenwijk

Emmeloord – Vollenhove/Zwolle

Emmeloord – Kampen/Zwolle.

De verbindingen Emmeloord – Lelystad, Emmeloord – Groningen en Emmeloord - Zwolle zijn aange-merkt als maatwerkverbindingen waar het openbaar vervoer extra kwaliteit moet bieden.

In Emmeloord (busstation), Urk (Domineesweg en centrum), Ens en Marknesse zijn knooppunten gedacht waar reizigers kunnen overstappen tussen de verschillende openbaar vervoerverbindingen. Deze knooppunten bieden de reiziger kwaliteit. Er vertrekken frequent bussen naar de belangrijkste bestemmingen. Bovendien zijn de knooppunten toegankelijk, veilig en comfortabel en krijgen de reizigers actuele reisinformatie. Voor fietsers zijn er voldoende stallingsmogelijkheden. Bij een aantal knooppunten worden ook parkeerplaatsen aangelegd.

Voor het verbindend net en het maatwerk is een goede doorstroming essentieel. Waar knelpunten zijn moeten maatregelen worden genomen. Voor de ontsluitende lijnen van de basisvoorziening is snelheid minder van belang.

Fiets

De fiets is op afstanden tot 7,5 km een aantrekkelijk vervoermiddel. Aangezien een aantal dorpen op minder dan 7,5 km van Emmeloord ligt, betekent dit dat er goede fietsverbindingen moeten zijn tussen Emmeloord en deze dorpen. Nog belangrijker is echter dat de fietsverbindingen binnen de bebouwde kom van goede kwaliteit zijn. De belangrijkste fietsroutes moeten comfortabel, direct, veilig en goed



bewegwijzerd zijn. Vooral de belangrijke bestemmingsgebieden moeten goed bereikbaar zijn en er moeten voldoende mogelijkheden worden geboden om de fiets veilig te stallen.

Veiligheid

De wegbeheerders willen de verkeersveiligheid verbeteren. Naast de inzet van maatregelen die het gedrag van verkeersdeelnemers moet beïnvloeden, gaat het ook om infrastructurele maatregelen in het kader van Duurzaam Veilig. Gevaarlijke punten worden de komende jaren aangepakt. De herkenbaarheid van wegen wordt vergroot door toepassing van de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken. Aan de inrichting van de weg moet een bestuurder kunnen zien op wat voor soort weg hij rijdt.

Leefbaarheid

Bestaande knelpunten worden bij het groot onderhoud van wegen zoveel mogelijk aangepakt. Het ontstaan van nieuwe knelpunten moet via een goede ruimtelijke ordening worden voorkomen.

Relatie met Omgevingsplan

In het ontwerp Omgevingsplan Flevoland heeft de provincie zeven speerpunten benoemd. Noordelijk Flevoland is één van deze speerpunten. De inspanning is er met name op gericht om Noordelijk Flevoland een vitaal gebied te houden en kansen te bieden voor een verdere economische ontwikkeling. Op het gebied van verkeer en vervoer is het uitbouwen van de N50 tot A50 nodig.

Knelpunten (heden en toekomst)

Voor de ontwikkeling van Noordelijk Flevoland is een goede infrastructuur van groot belang. De A6, die rechtstreekse verbindingen biedt met de Randstad en Noord Nederland, is een belangrijke ontwikkelingsas, die met de komst van een Zuiderzeelijn nog eens versterkt kan worden. De verbinding met de netwerkstad Zwolle – Kampen is van onvoldoende kwaliteit, terwijl er een belangrijke relatie bestaat tussen beide gebieden. De N50 is de belangrijkste verbindingssas tussen Noordelijk Flevoland en de netwerkstad Zwolle – Kampen. De weg is grotendeels uitgevoerd als autoweg. Alleen bij Ramspol ontbreekt nog een stuk. Hier ligt een oude smalle brug en een aantal ongelijkvloerse kruisingen. De brug is gesloten voor zwaar vrachtverkeer. Binnenkort wordt de brug vervangen door een nieuwe hoge brug. Dat is een toekomstvaste oplossing, die past in het eindbeeld, namelijk een 2x2 autosnelweg. Tussen Kampen en Zwolle is op korte termijn capaciteitsuitbreiding nodig, om de bereikbaarheid en veiligheid op een goed niveau te krijgen. Door de verbetering van de N50 komt Emmeloord nog meer op een knooppunt van wegen te liggen, waardoor de ontwikkelingsmogelijkheden van de Noordoostpolder sterk verbeteren.

a. knelpunten heden

De belangrijkste knelpunten anno 2006 zijn:

Bereikbaarheid

- 1 Knooppunt Emmeloord. De doorstroming op de A6 van Lelystad naar Lemmer stagneert in de spits.
- 2 N50 (Ramspol – Ens) Een oude smalle brug, die geregeld open staat, levert vertraging op voor het verkeer. De brug kruist een verbinding die behoort tot het Toervaartnet.
- 3 Ontbrekende fietsverbindingen tussen De Erven/Emmelhage en De Munt in Emmeloord.
- 4 Ontbrekende fietsbrug over de Urkervaart in Emmeloord.
- 5 Ontbrekende fietsbrug over de Urkervaart op Urk (medio 2006 gereed).

Op dit moment zijn er geen specifieke OV-knelpunten. Door de komst van de regiotaxi zijn alle plaatsen bereikbaar per openbaar vervoer. Op strategische punten worden knooppunten ontwikkeld (10).

Veiligheid

- 6 Langzaam verkeer op de Marknesserweg.
- 7 Fietsverkeer op de hoofdrijbaan van de Gemaalweg bij Lemmer.

Leefbaarheid

8. Doorgaand verkeer door de kern Ens.
9. Geluidshinder bij Marknesse. Een beperkt aantal woningen heeft een gevelbelasting van meer dan 55 dB(A).
11. In Noordelijk Flevoland zijn er een aantal kruispunten en wegvakken waar relatief veel ongelukken plaatsvinden. Het Vervoerberaad maakt jaarlijks een lijst met een overzicht van de gevaarlijkste kruispunten en wegvakken in Flevoland. Een aantal van deze kruispunten en wegvakken liggen in Noordelijk Flevoland. In bijgevoede kaart is aangegeven welke kruispunten en wegvakken tot 2020 worden aangepakt.

Voorgenomen maatregelen

De verwachting is dat de knelpunten 1, 2, 5, en 9 in 2010 zijn opgelost. Knelpunt 6 en 8 zijn deels opgelost. Hiervoor zijn de middelen gereserveerd. Voor de overige knelpunten is de financiering nog niet rond.

Ad1. De capaciteit van het knooppunt Emmeloord is vergroot door een extra rijstrook.

Ad2. De brug bij Ramspol zal voor 2010 zijn vervangen door een nieuwe hoge hoge brug, die minder vaak open hoeft.

Ad5. De brug over de Urkervaart is gereed gekomen.

Ad6. De Marknesserweg wordt tussen het bedrijventerrein en de Lindeweg voorzien van parallelwegen. Het gedeelte tussen de Lindeweg en Marknesse staat gepland voor na 2010. Dan zal ook de geluidsproblematiek bij Marknesse worden aangepakt.

Ad8. De gemeente Noordoostpolder en provincie Flevoland werken samen om een rondweg Ens te realiseren. Hierover moeten nog afspraken worden gemaakt.

Ad11. De meest gevaarlijke kruispunten en wegvakken in Noordelijk Flevoland zijn in 2010 aangepakt. Het is niet uitgesloten dat er in 2010 weer nieuwe knelpunten zijn ontstaan. Via monitoring van de ongevallen zal de ontwikkeling worden gevolgd.

b. Knelpunten 2010

Door de verdere groei van vooral Emmeloord en Urk vraagt de ontsluiting van de nieuwe woonwijken in de toekomst aandacht.

Bereikbaarheid

12. De ontsluiting van de uitbreidingslocaties in Emmeloord en Urk met het openbaar vervoer vraagt aandacht.
13. De ontsluiting van de woonwijk Emmelhage (Emmeloord).
14. De ontsluiting van de woonwijk Urk-Oost.

Knelpunten 2020

Door de groei van het aantal inwoners en de werkgelegenheid zal de mobiliteit toenemen.

Als er niets wordt gedaan zijn, worden in 2020 de volgende knelpunten voorzien:

Bereikbaarheid

15. Slechte doorstroming op de N50 (in combinatie met brugopeningen).
16. Slechte doorstroming op de Hannie Schaftweg door de combinatie van langzaam (landbouw) verkeer en snelverkeer.
17. Slechte doorstroming ter hoogte van de Vollenhoverbrug door de combinatie van langzaam (landbouw) verkeer en snelverkeer.
18. Ontsluiting bedrijventerrein De Munt (Emmeloord).

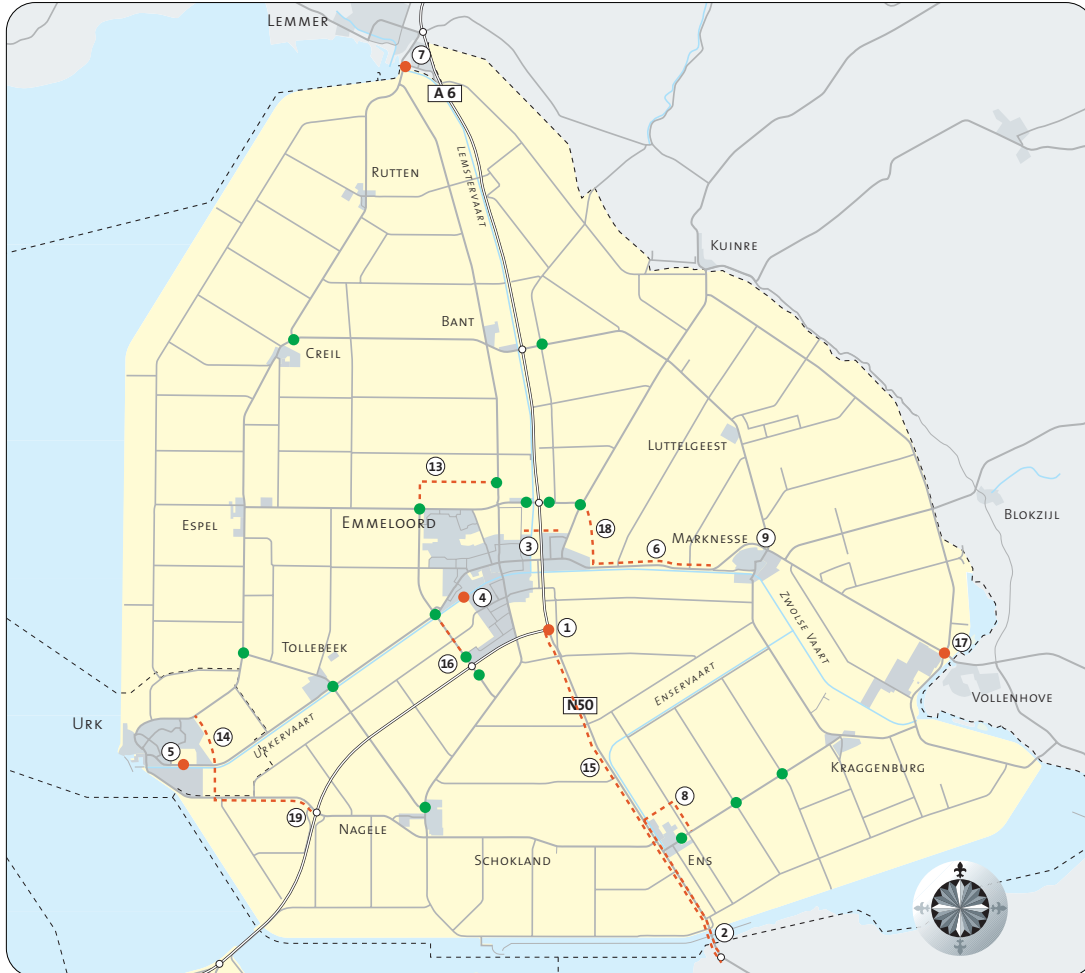
Veiligheid

19. Veiligheidsprobleem op de Domineesweg. Langzaam verkeer maakt gebruik van deze belangrijke verbindingsweg.



Kaart 9.1

PROJECTEN 2007 - 2020 | NOORDOOSTPOLDER



PROJECTEN 2007 - 2020

- PROJECTEN NETWERKANALYSE
- RECONSTRUCTIE KRUISPUNTEN
- PROVINCIEGREN

Tabel 9.1

Nr	Locatie	Maatregel	Periode ⁷	Kosten ⁸ (x mln)	Verantwoordelijk
Huidige knelpunten					
1.	Knooppunt Emmeloord	Extra rijstrook in verbindingsboog	2006	2,1	Rijk (ZSM-maatregel)
2.	N50 Ramspol – Ens	Vervangen oude brug door nieuwe hoge brug + nieuw tracé ¹ bij Ens	2009	80,0	Rijk
3.	Emmeloord	Realisatie nieuwe fietsverbinding naar De Munt	> 2020	3,0	Gemeente Noordoostpolder
4.	Emmeloord	Realisatie fietsbrug Urkervaart	2015	2,0	Gemeente Noordoostpolder
5.	Urk	Realisatie fietsbrug Urkervaart	2006	1,1	Gemeente Urk
6.	Marknesserweg	Aanleg parallelwegen	2007 2010-2015	2,0 3,0	Provincie
7.	Gemaalweg	Aanleg vrijliggend fietspad (-brug)	>2015	2,0	Provincie
8.	Baan (Ens)	Aanleg rondweg Ens en afwaarden Baan	2010	2,0	Provincie en gemeente Noordoostpolder
9.	Geluidshinder Marknesse	Geluidswerende voorzieningen	2010-2015	Onderdeel groot onderhoud	Provincie
10.		Knooppuntontwikkeling OV	2007-2010	0,3	Provincie
11.	Diverse veiligheidsknelpunten	Rotondes, reconstructies wegvakken	2006-2020	3,0	Rijk Gemeente Provincie
Toekomstige knelpunten					
12.	OV	Ontsluiting nieuwe woonwijken met OV	>2010	PM	Provincie Gemeenten
13.	Espelerweg	Aanleg Rondweg Emmelhage	2008 - 2015	5,0	Gemeente Noordoostpolder
14.	Ontsluiting Urk-Oost	Nieuwe brug over de Urkervaart	Ca 2011	5,0	Gemeente Noordoostpolder
15.	N50	Ombouw N50 tot A50	2020	106,0	Gemeente Urk
16.	Hannie Schaftweg	Aanleg parallelvoorziening	2015	2,0	Rijk
17.	Vollenhoverbrug	Aanpassing openingsregime Parallelvoorziening voor langzaam en fietsverkeer	2007 2010 - 2015	0 5,0	Provincie Provincie
18.	Muntweg	Aanleg rondweg De Munt	1 ^e fase <2010 2 ^e fase 2010-2015	2,0	Gemeente Noordoostpolder
19.	Domineesweg	Aanleg parallelvoorziening	2015 - 2020	3,0	Gemeente Noordoostpolder
	TOTAAL		2006-2020	228,5	

⁷ Betreft moment wanneer oplossing wordt voorzien

⁸ Kosten zijn bruto en indicatief



9.3 OOSTELIJK FLEVOLAND

Schets van Oostelijk Flevoland

Oostelijk Flevoland ligt centraal in Flevoland en omvat de gemeenten Lelystad, Dronten en een klein gedeelte van Zeewolde. Het gebied is in de jaren '60 van de vorige eeuw tot ontwikkeling gekomen.

Lelystad is de grootste kern in Oostelijk Flevoland en tevens provinciehoofdstad. De stad telt ruim 71.000 inwoners en 26.000 arbeidsplaatsen. De stad maakt een sterke ontwikkeling door.

Met de komst van het Factory Outlet Centre Bataviastad beschikt Lelystad over een publiekstrekker van formaat. Jaarlijks trekt dit winkeldorp met de aangrenzende musea en kust bijna 2 miljoen bezoekers. Daarmee is het één van de Nederlandse topattracties. Ten zuiden van Lelystad ligt de luchthaven Lelystad met het luchtvaartmuseum Aviodrome.

De gemeente Dronten bestaat de dorpen Dronten, Biddinghuizen en Swifterbant. Dronten is de hoofdkern, met 26.000 inwoners. Biddinghuizen en Swifterbant tellen elk ruim 6.000 inwoners. In de gemeente werken zo'n 9.500 personen. Dronten is een gemeente met een groot landelijk gebied. Aan de kust van het Veluwemeer bevindt zich een aantal grote recreatieve voorzieningen, zoals Walibi World (> 1 miljoen bezoekers per jaar), Dorhout Mees (ca. 150.000 bezoekers per jaar), een aantal campings en vakantieparken en een groot evenemententerrein. Vooral in de vakanties en tijdens evenementen is het hier erg druk.

Werkgelegenheid

De belangrijkste bedrijventerreinen liggen in Lelystad (Oostervaart, Noordersluis, Larserpoort en Flevopoort) en Dronten (Noord en Business Zone Delta). De Lelystadse bedrijventerreinen zijn goed aangesloten op de A6. Oostervaart, Larserpoort en Flevopoort liggen direct bij een aansluiting op de A6. Noordersluis is via de Drevenstructuur van Lelystad snel bereikbaar vanaf de A6.

De ontsluiting van de Drontense bedrijventerreinen gaat via de N307 en N309 die een verbinding vormen tussen de A6 bij Lelystad en de N50 bij Kampen.

Onderwijs

In zowel Lelystad als Dronten zijn er scholen voor voortgezet en middelbaar beroepsonderwijs. Dronten heeft voorts een HBO-instelling (agrarisch onderwijs). Een aanzienlijk deel van de scholieren en studenten uit Oostelijk Flevoland volgt onderwijs in Kampen, Zwolle en Harderwijk. Voor deze jongeren is de bus het belangrijkste vervoermiddel.

Wegontsluiting

De A6 (Amsterdam – Emmeloord) zorgt samen met de provinciale wegen N302 (Enkhuzen - Lelystad – Harderwijk), N305 (Dronten – Biddinghuizen - Almere), N307 (Kampen – Dronten – Swifterbant - Lelystad/A6) en N309 (Dronten – Lelystad) voor de ontsluiting van dit gebied.

Openbaar vervoerontsluiting

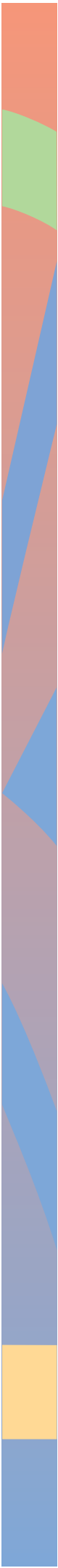
Het openbaar vervoer in Oostelijk Flevoland wordt verzorgd door de trein (Lelystad – Amsterdam), de Hanzeliner (Lelystad – Dronten – Kampen – Zwolle), Q-liner (Lelystad – Emmeloord – Groningen), een aantal streekbussen en de regiotaxi. Het treinstation Lelystad en het busstation Dronten zijn de belangrijkste openbaar vervoerknooppunten in het gebied. De regiotaxi biedt vervoer van deur tot deur.

Fietsverbindingen

Vrijwel alle provinciale wegen zijn voorzien van vrijliggende fietspaden. Alleen langs de Lisdoddeweg en Houtribweg ontbreekt nog een stukje fietspad.

Vervoerrelaties

Oostelijk Flevoland heeft sterke relaties met Overijssel, Gelderland en de regio Amsterdam. Daarbij valt op dat de inwoners van de gemeente Dronten sterker op Overijssel en Gelderland zijn georiënteerd, terwijl de inwoners van Lelystad meer op Almere en Amsterdam zijn georiënteerd. Binnen Oostelijk



Flevoland bestaat er een sterke vervoerrelatie tussen Dronten en Lelystad en tussen Biddinghuizen/Swifterbant en Dronten.

De zes belangrijkste vervoerrelaties zijn⁹:

Lelystad < --> Amsterdam

Lelystad < --> Almere

Lelystad < --> Dronten

Dronten < --> Kampen

Dronten < --> Swifterbant

Dronten < --> Biddinghuizen.

Modal split

De auto is het belangrijkste vervoermiddel in Oostelijk Flevoland, maar op de relatie met Amsterdam en Almere vervult ook de trein een belangrijke rol. In de spits reist circa 50% van de reizigers per trein naar Amsterdam. De bus heeft een relatief hoog aandeel op de relatie Lelystad – Dronten – Kampen – Zwolle. Meer dan 20% van de reizigers maakt hier gebruik van de bus. Gefietst wordt er vooral binnen de kernen en tussen Dronten en de twee nabijgelegen kernen Swifterbant en Biddinghuizen. In de overige interlokale verplaatsingen speelt de fiets geen noemenswaardige rol. Hiervoor zijn de afstanden te groot.

Ontwikkelingen in het gebied

inwoners en werkgelegenheid

Oostelijk Flevoland kent een vrij dynamische ontwikkeling. Het aantal inwoners en de werkgelegenheid zullen de komende jaren toenemen. Verwacht wordt dat Oostelijk Flevoland in 2020 zo'n 128.000 inwoners en 47.000 arbeidsplaatsen telt. De woningbouw concentreert zich in Lelystad en Dronten. Maar ook Swifterbant en Biddinghuizen zullen nog wat groeien. In Lelystad is grootschalige woningbouw gedacht aan de zuidzijde van de stad (Warande), langs de kust en in de bestaande stad. Dronten ontwikkelt zich vooral aan de westzijde. Op termijn wordt gedacht aan een verdere ontwikkeling aan de oostzijde (aan de overzijde van de Biddingringweg). Dit zal naar verwachting niet voor 2020 gebeuren.

De werkgelegenheidsontwikkeling in Lelystad concentreert zich aan de zuidzijde van de stad, nabij de luchthaven (Flevopoort/Larserpoort) en aan de noordzijde (Flevokust en Oostervaart-oost), waar een multimodaal overslagcentrum moet komen. De werkgelegenheid in Dronten concentreert zich aan de NW-zijde van het dorp.

Recreatie

Met de uitbreiding van Bataviastad, de realisatie van een Natuuractiviteitencentrum bij de Oostvaardersplassen, de ontwikkeling van Dorhout Mees en de mogelijke komst van een Nationaal Evenemententerrein bij Biddinghuizen, zal de recreatie de komende jaren een forse impuls krijgen.

Luchthaven Lelystad

Luchthaven Lelystad heeft goede kansen om zich binnen de grenzen van de door het rijk vastgestelde Planologische kernbeslissing te ontwikkelen. De provincie Flevoland wil de luchthavenontwikkeling onder voorwaarden mogelijk maken en stimuleren. Hierbij wordt gedacht aan een passagiersaantal van 1,5 a 2 miljoen per jaar. Dit moet gecombineerd worden met een optimale economische ontwikkeling van het gebied bij de luchthaven Lelystad. In totaal kunnen hierdoor enkele duizenden nieuwe arbeidsplaatsen ontstaan.

Infrastructuur

Op het gebied van infrastructuur vinden er de komende jaren een aantal belangrijke ontwikkelingen plaats. Zo zal Dronten vanaf eind 2012 aangesloten zijn op het landelijke spoorwegnet. De Hanzelijn biedt dan een rechtstreekse treinverbinding met Lelystad/Amsterdam en Zwolle/Kampen. Gelijktijdig met de aanleg van de Hanzelijn wordt ook het eerste deel van de N23 aangelegd tussen Dronten en Lelystad (A6). De Hanzeweg krijgt parallelwegen voor het langzaam verkeer.

⁹ Kentekenonderzoek 2003, busonderzoek 2003



Rond 2012 zal de nieuwe woonwijk Lelystad Zuid zover ontwikkeld zijn, dat er voldoende reizigers zijn om een nieuw station in Lelystad Zuid te openen. Met NS worden afspraken gemaakt over de openingsdatum van dit station.

Ambitie en Visie

De wegbeheerders in Oostelijk Flevoland streven naar:

- Een goede bereikbaarheid van Oostelijk Flevoland met alle vervoerwijzen,
- Veiligheid op en rondom de weg,
- Een leefbare omgeving.

Doelstellingen

Een goede bereikbaarheid van Oostelijk Flevoland betekent dat grote vertragingen niet acceptabel zijn. In de spits mag de reistijd tussen de kernen, van deur tot deur maximaal 25% langer zijn dan buiten de spits. Het gaat hier om verplaatsingen tussen de kernen. Als deze norm niet wordt gehaald zijn maatregelen noodzakelijk.

Wanneer de verkeersintensiteit op een weg boven de 10 a 12.000 motorvoertuigen komt te liggen, zijn er parallelvoorzieningen nodig voor het langzaam verkeer. Bij meer dan 20 a 25.000 motorvoertuigen per dag dient een weg verdubbeld te zijn.

Het fietsnetwerk moet van goede kwaliteit zijn. Omrijden wordt zoveel mogelijk voorkomen. Binnen de bebouwde kom wordt uitgegaan van een maaswijdte van het fietsnet van maximaal 500 meter.

Iedereen moet gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Iedere locatie in Flevoland is met een vorm van openbaar vervoer bereikbaar.

Een aantal openbaar vervoerverbindingen kan concurreren met de auto. Voor deze verbindingen gelden de hoogste kwaliteitseisen (reistijd, frequentie en comfort).

Op deze lijnen mag de reistijd van halte tot halte maximaal 20% langer mag zijn dan met de auto.

In 2020 is het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners met 40% gedaald en het aantal ziekenhuisgewonden in het verkeer met 30%. Elke wegbeheerder levert hier een bijdrage aan.

De hinder die de mobiliteit oplevert voor de omgeving moet beperkt blijven. Normen voor luchtkwaliteit worden nergens overschreden. Wanneer de geluidsbelasting van woningen hoger ligt dan 55 dB(A), worden er bij groot onderhoud aan de weg, maatregelen genomen.

Bij het groot onderhoud worden zo nodig ook maatregelen genomen om te komen tot ontsnippering.

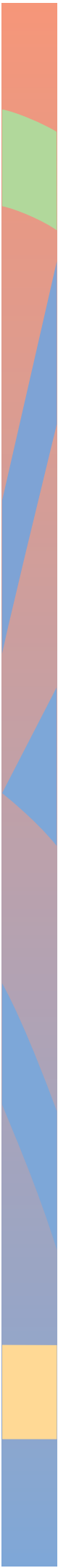
a. Bereikbaarheid hoofdroutes weg

Op basis van de belangrijkste herkomsten en bestemmingen van het personen- en goederenverkeer in Oostelijk Flevoland en de verkeersintensiteiten, wordt er een aantal hoofdroutes onderscheiden. Op deze hoofdroutes streven de wegbeheerders naar een optimale doorstroming van het verkeer. Eventuele knelpunten worden hier met prioriteit aangepakt.

De volgende wegen in Oostelijk Flevoland worden tot de hoofdroutes gerekend:

- A6
- N302 (Ganzenweg, Larserweg, Houtribdijk)
- N305 (Biddingringweg)
- N307 (Hanzeweg, Dronterringweg en Swiftringweg)
- N309 (Dronterweg)
- N711 (Kamperhoekweg).

De N23 zal op termijn de N307 en N309 als hoofdroute vervangen.



Omdat er in Oostelijk Flevoland nogal wat bruggen zijn, die vooral in de zomermaanden geregeld open staan, zal de reistijdnorm niet overal en altijd kunnen worden gehaald. Op de belangrijke doorgaande wegen A6 (Ketelbrug), N303 (Elburg) en N307 (Roggebot) dienen de bruggen gedurende de spits gesloten te blijven. Voor de N302 bij de Houtribsluizen wordt hier niet van uitgegaan omdat hier een hoofdvaarroute wordt gekruist.

De West-Oost as, die loopt van Alkmaar tot Zwolle, is van belang voor de verdere ruimtelijke en economische ontwikkeling van dit gebied. Met de groei van de luchthaven Lelystad neemt het belang van deze verbinding verder toe. Op dit moment zijn de verbindingen in deze corridor nog onder de maat. De wegen zijn erg druk, gaan deels door de bebouwde kom (Lelystad) en worden mede gebruikt door het langzaam verkeer. De reistijden zijn hierdoor te lang en de verkeersveiligheid is in het geding. Met de komst van de Hanzelijn ontstaat er een goede openbaar vervoerverbinding tussen Lelystad en Zwolle. Maar ook de weginfrastructuur behoeft verbetering. In de plannen voor Oostelijk Flevoland werd vanaf het eerste begin rekening gehouden met de aanleg van een autosnelweg, de A23. Het rijk heeft echter de A23 geschrapt uit haar plannen. Voor de provincies Noord-Holland, Flevoland en Overijssel vormt de A23 echter een belangrijke verbinding. Vandaar dat deze provincies nu samen met aanliggende gemeenten deze verbinding op wil waarderen. De provincie geeft hier invulling aan door tussen Lelystad en Dronten, parallel aan de Hanzelijn, de N23 aan te leggen en gelijktijdig de Hanzeweg (Dronten – Kampen) te voorzien van parallelwegen. Hierdoor zal de bereikbaarheid van Dronten en Lelystad de komende jaren verbeteren. Ook richting Enkhuizen moet de bestaande worden opgewaardeerd, waardoor de doorstroming en veiligheid verbetert. De geplande dijkversterking biedt kansen voor een opwaardering. Op wat langere termijn is een nieuwe brug over de Baai van Van Eesteren gewenst. Dit betekent een aanzienlijke routeverkortening voor het doorgaand verkeer en een vermindering van de overlast van het verkeer voor de bewoners langs de kust en in het Golfpark.

Goederenvervoer

Vanwege het economische belang van het goederenvervoer streven de wegbeheerders naar een goede doorstroming van het goederenverkeer. Bezien wordt of het vaststellen van een kwaliteitsnet voor het goederenvervoer nuttig is. Op dit kwaliteitsnet moet het goederenvervoer zo goed mogelijk kunnen doorstromen. Wegbeheerders houden hier bij het ontwerp van de weg rekening mee. De belangrijkste herkomsten en bestemmingen van het goederenvervoer in Oostelijk Flevoland zijn de grote bedrijventerreinen bij Lelystad (Noordersluis, Oostervaart, Larserpoort, Flevopoort en in de toekomst de Flevokust) en Dronten (West en Noord). Daarnaast zijn de centra van Lelystad en Dronten belangrijke bestemmingslocaties voor het goederenvervoer. De volgende wegen in Oostelijk Flevoland behoren tot het kwaliteitsnet:

- A6
- N302 (Harderwijk – Enkhuizen)
- N305 (Vanaf Dronten tot de aansluiting A27 bij Almere)
- N307 (Lelystad-Noord – Kampen)
- N711 (Swiftringweg – A6).

Binnen de bebouwde kom gaat het om de routes naar de grote bedrijventerreinen en het centrum. In Lelystad is dat de route Larserdreef – Westerdreef naar Noordersluis, Larserdreef – Zuigerplasdreef naar het centrum en de Binnenhavenweg. Na realisatie van de aansluiting Lelystad Zuid, zal ook de route vanaf deze aansluiting via de Markerdreef naar de Westerdreef en de bedrijventerreinen Flevopoort – Larserpoort tot het kwaliteitsnet worden gerekend. In Dronten is vooral de ontsluiting van het centrum via De Noord van belang. Wanneer de N23 tussen Lelystad en Dronten gereed is, zal deze weg de functie van de N307 (Swiftringweg) overnemen.

Openbaar vervoer

Uitgangspunt is dat elke locatie met een vorm van openbaar vervoer bereikbaar is. Er is een basisvoorziening die iedereen gedurende de gehele week de mogelijkheid biedt om elke locatie te bereiken die over de weg bereikbaar is. Deze basisvoorziening bestaat uit een verbindend en een ontsluitend net.



Op knooppunten komen deze netten bij elkaar. Het verbindend net biedt zeven dagen per week, snelle en frequente verbindingen tussen de knooppunten. Overdag rijdt deze verbinding minimaal twee keer per uur en 's avonds en in de weekenden minimaal één keer per uur. Alleen bij zeer geringe aantallen reizigers wordt hier van afgeweken. Dan is er vervoer op afroep.

Het ontsluitend net verbindt knooppunten met ieder gewenst adres binnen het invloedsgebied van dit knooppunt. Afhankelijk van het aantal reizigers zijn dit reguliere buslijnen of de Regiotaxi.

Naast de basisvoorziening kan er maatwerk worden geboden. Vanwege specifieke belangen kan het zijn dat er extra kwaliteit over andersoortig openbaar vervoer is gewenst. In tegenstelling tot de aanbodge-richte basisvoorziening is dit maatwerk vraaggericht. Het richt zich op de specifieke behoefte van de reiziger of doelgroepen.

In Oostelijk Flevoland behoren de volgende verbindingen tot het verbindend net:

Lelystad – Emmeloord

Lelystad – Dronten – Kampen¹⁰

Lelystad – Harderwijk

Lelystad – Enkhuzen

(Emmeloord)- Swifterbant – Dronten – Biddinghuizen – Harderwijk

Lelystad – Almere/Amsterdam/Utrecht.

De verbindingen Lelystad-Almere-Amsterdam/Utrecht e.v., Lelystad-luchthaven-Harderwijk, Lelystad-Dronten-Kampen-Zwolle en Lelystad-Emmeloord-Friesland-Groningen zijn maatwerkverbindingen waar het openbaar vervoer extra kwaliteit zal bieden.

In Lelystad (treinstation), Dronten (toekomstig treinstation), Swifterbant, Biddinghuizen en bij Harderhaven zijn knooppunten gedacht waar reizigers comfortabel kunnen overstappen tussen de verschillende openbaar vervoerverbindingen. Vanaf de knooppunten vertrekken er frequent bussen naar de belangrijkste bestemmingen. Bovendien zijn de knooppunten toegankelijk, veilig en is er actuele reis-informatie voor de reizigers. Voor fietsers zijn er voldoende stallingsmogelijkheden. Bij een aantal knooppunten worden parkeerplaatsen aangelegd. De eventuele komst van de Zuiderzeelijn, met een halte in Lelystad, zal de bereikbaarheid van Oostelijk Flevoland verder verbeteren. Bij het nieuwe station in Dronten liggen mogelijkheden voor een P+R-voorziening.

Op de belangrijkste busverbindingen kan het openbaar vervoer een alternatief zijn voor de auto. Een goede doorstroming van het openbaar vervoer is daarbij essentieel. Eventuele knelpunten moeten worden aangepakt. Voor de ontsluitende lijnen is snelheid minder van belang.

De ontsluiting van de luchthaven met openbaar vervoer vraagt aandacht. Afhankelijk van de groei van de luchthaven gaat het om een reguliere buslijn of een HOV-verbinding (zoals de Zuidtangent) met het station in Lelystad.

Fietsverkeer

De fiets is op afstanden tot 7,5 km een aantrekkelijk vervoermiddel. Voor Oostelijk Flevoland betekent dit dat de fiets vooral binnen de bebouwde kom en tussen Dronten en Swifterbant/Biddinghuizen een belangrijke rol kan spelen. De belangrijkste bestemmingen moeten goed per fiets bereikbaar zijn en over voldoende veilige stallingsvoorzieningen beschikken. Dat geldt ook voor de knooppunten van het openbaar vervoer.

In de zomermaanden vaart er een fietspontje tussen Bremerberg en Nunspeet. Deze veerverbinding maakt onderdeel uit van de recreatieve fietspadenstructuur in Oostelijk Flevoland en vormt een verbinding tussen Flevoland en de Veluwe.

¹⁰ Tot aan de realisatie van de Hanzelijn zullen streekbussen voor deze verbinding zorgen. Wanneer de Hanzelijn vanaf 2012 in gebruik is, zal dit de trein zijn.



b. Veiligheid

De wegbeheerders willen het aantal verkeersslachtoffers verminderen. Naast de inzet van maatregelen die het gedrag beïnvloeden, gaat het ook om infrastructurele maatregelen. Gevaarlijke punten op het wegennet worden de komende jaren aangepakt.

c. Leefbaarheid

Bestaande knelpunten worden bij het groot onderhoud van wegen zoveel mogelijk aangepakt. Bij nieuwe ontwikkelingen worden knelpunten voorkomen door een goede ruimtelijke ordening of door bepaalde voorzieningen in de plannen op te nemen.

Relatie met Omgevingsplan

Drie van de zeven speerpunten die de provincie in het Omgevingsplan heeft vastgesteld liggen in Oostelijk Flevoland. Het gaat daarbij om de West-Oost as, de luchthaven Lelystad en de Oostrand van Flevoland.

West-Oost as

De provincie wil deze as verder ontwikkelen. De bereikbaarheid zal verbeteren door de realisatie van de N23. Dit biedt kansen voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van deze corridor. De West-Oost as loopt van Alkmaar tot Zwolle.

Luchthaven Lelystad

Indien de luchthaven zich verder ontwikkelt, leidt dit tot extra verkeersbewegingen. Daarom is het belangrijk dat er een oplossing is voor het knelpunt bij de aansluiting Lelystad op de A6. Een nieuwe aansluiting Lelystad Zuid kan hier een oplossing voor betekenen. De noodzaak van deze aansluiting is al aangetoond, in het kader van gebiedgericht benutten. Waarschijnlijk zullen ook de kruisingen van de Larserweg moeten worden aangepast.

De openbaar vervoersontsluiting van de luchthaven moet meegroeien met het aantal reizigers. De gemeente Lelystad heeft hierin een eerste verantwoordelijkheid, maar de provincie zal dit ondersteunen. Op langere termijn wordt rekening gehouden met een HOV-verbinding Lelystad Airport – Larserpoort – Lelystad Centrum - Bataviahaven.

Oostrand

Langs de Oostrand van Flevoland zijn diverse grootschalige recreatieve ontwikkelingen gepland. Samen met de publiekstrekkingen die er nu zijn, leidt dit tot extra verkeer. Vooral tijdens vakanties. In overleg met de recreatieondernemers, buurgemeenten, provincie Gelderland, vervoersbedrijven, evenementenorganisaties en wegbeheerders wordt gezocht naar mogelijkheden om dit verkeer zo efficiënt mogelijk af te wikkelen, waarbij ook wordt gekeken naar flankerende maatregelen om autoverkeer te vermijden, uit het oogpunt van leefbaarheid. Op piekdagen kunnen er echter files voorkomen.

Knelpunten (heden en toekomst)

De A6 is de hoofdverbinding in Oostelijk Flevoland. De weg biedt goede verbindingen met de Randstad en Noord Nederland. De verbindingen met de kop van Noord-Holland, Overijssel en de Veluwe zijn in het verleden nooit zo sterk tot ontwikkeling gekomen. De provincie Flevoland heeft daarom de afgelopen jaren fors geïnvesteerd in de verbinding Lelystad – luchthaven – Harderwijk (N302). Deze weg is omgebouwd tot 2x2 autoweg (100 km/u). De route tussen Noord Holland Noord en Overijssel is jarenlang in de rijksplannen opgenomen geweest. Hier werd een autosnelweg A23 gedacht. De bestaande wegen zouden tijdelijk het verkeer op deze belangrijke west-oost-corridor moeten verwerken. De A23 is er echter nooit gekomen en een aantal jaren geleden is de weg geschrapt uit de rijksplannen. Voor de ontwikkeling van het gebied, de verkeersveiligheid en bereikbaarheid is deze weg echter van groot belang. Vandaar dat de provincies Noord Holland, Flevoland en Overijssel de handen ineen hebben geslagen om deze weg verder te ontwikkelen. In eerste instantie als autoweg (N23), maar op termijn als autosnelweg (A23). De weg kan een belangrijke bijdrage leveren aan een betere ontsluiting van de Noordvleugel van de Randstad met Oost Nederland.



a. knelpunten heden

De belangrijkste knelpunten op dit moment zijn:

Bereikbaarheid

1. Stagnatie van het verkeer bij de A6-aansluiting Lelystad.
- 2,3. Onvoldoende doorstroming van het verkeer op de route Enkhuizen - Lelystad - Dronten - Kampen.
4. Ontbrekend fietspad gedeelte Lisdoddeweg.
5. Ontbrekend fietspad Houtribweg.

Op dit moment zijn er geen specifieke knelpunten in het openbaar vervoer.

Veiligheid

6. Langzaam verkeer op de Hanzeweg en oversteekbaarheid Hanzeweg, Dronterringweg.
7. In Oostelijk Flevoland zijn er een aantal gevaarlijke kruisingen en wegvakken. Het Vervoerberaad maakt jaarlijks een lijst met de meeste gevaarlijke kruispunten en wegvakken in Flevoland. Een aantal van deze kruispunten en wegvakken ligt in Oostelijk Flevoland. Inmiddels zijn op de meest gevaarlijke kruispunten en wegvakken maatregelen genomen of in voorbereiding.

Leefbaarheid

8. Geluidshinder in Swifterbant (Swiferringweg/Dronterringweg).
9. Geluidshinder in Dronten (Dronterweg/Biddingringweg).

Voorgenomen maatregelen

Binnenkort wordt gestart met de aanleg van de Hanzelijn, die in 2012 voltooid moet zijn. Hierdoor verbeteren de openbaar vervoerverbindingen naar Oost- en Noord Nederland aanzienlijk.

Gelijktijdig met de Hanzelijn wordt de N23 tussen Dronten en Lelystad aangelegd. Ook zal de Hanzeweg worden voorzien van parallelwegen. Met de aanleg van de N23 verdwijnen de knelpunten met geluid in Dronten en Swifterbant. Rijkswaterstaat neemt maatregelen om de verkeersdoorstroming bij de aansluiting Lelystad te verbeteren (benutting). Op termijn is echter een nieuwe aansluiting Lelystad-Zuid nodig.

b. Knelpunten 2010

Er vanuit gaande dat de N23 tussen Dronten en Lelystad en de parallelwegen Hanzeweg in 2010 gerealiseerd zijn, vragen de volgende zaken in 2010 aandacht:

Bereikbaarheid

10. De ontsluiting van luchthaven Lelystad.
Overigens is dit afhankelijk van het groeitempo van de luchthaven.
11. De ontsluiting van nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen met het openbaar vervoer (Dronten West/Lelystad Zuid).
12. Overstap op openbaar vervoer.
13. De verkeersdoorstroming ter hoogte van Harderhaven en het aquaduct Veluwemeer.
14. De verkeersdoorstroming ter hoogte van Roggebotsluis.

c. Knelpunten 2020

Door de groei van het aantal inwoners en de werkgelegenheid zal de mobiliteit verder toenemen. Als er niets wordt gedaan zijn in 2020 de volgende knelpunten te verwachten:

Bereikbaarheid

14. Capaciteitstekort ter hoogte van de Roggebotsluis.
15. Slechte doorstroming van het verkeer ter hoogte van Dronten Noord (Dronterringweg).
16. Onvoldoende kwaliteit van de verbinding Alkmaar – Lelystad - Zwolle.
17. Onvoldoende capaciteit van de A6 tussen Lelystad en Almere Buiten Oost.
18. Kruispunten N302 (Harderwijk – Lelystad) in relatie tot groei luchthaven.

Veiligheid

Door de toename van het verkeer zijn er nieuwe conflictpunten ontstaan. Nog niet duidelijk waar. In kaart 9.2 is opgenomen welke kruisingen en wegvakken t/m 2020 moeten worden aangepakt.

Leefbaarheid




Er worden geen nieuwe knelpunten verwacht, dankzij de toepassing van stillere en schonere motoren en maatregelen aan de infrastructuur.

Kaart 9.2

PROJECTEN 2007 - 2020 | OOSTELIJK FLEVOLAND



PROJECTEN 2007 - 2020

-  PROJECTEN NETWERKANALYSE
-  RECONSTRUCTIE KRUISPUNTEN
-  PROVINCIEGREN



Tabel 9.2

Nr	Locatie	Maatregel	Periode ⁷	Kosten ⁸ (x mln)	Verantwoordelijk
Huidige knelpunten					
1.	A6 Aansluiting Lelystad	Korte termijn benuttingsmaatregel Middellange termijn extra aansluiting Lelystad Zuid	2006 2010	2,3 25,0 (excl. aansluitende gem. weg)	Rijk + Gemeente Lelystad + provincie (+ Lelystad Airport)
2.	Lelystad – Dronten - Kampen	Realisatie N23 tussen Lelystad en Dronten en opwaarderen Hanzeweg (parallelwegen)	2006 – 2011 2010	30,9	Provincie + gemeenten Lelystad en Dronten
3.	Lelystad – Enkhuizen	Opwaarderen bestaande autoweg (veiligheid en doorstroming)	2011 – 2015	8,0	Provincie
4.	Lisdoddeweg	Aanleg vrijliggend fietspad	>2020	0,1	Provincie
5.	Houtribweg	Aanleg vrijliggend fietspad Parlaan - Marinahaven	>2020	0,2	Provincie
6.	Hanzeweg, Dronterringweg	Met de realisatie van de N23 en parallelwegen (zie 2) zal de oversteekbaarheid van deze wegen verbeteren	2011		
7.	Diverse veiligheidsknelpunten	Rotondes. reconstructies wegvakken	2007 – 2020	4,7	Rijk, provincie, gemeenten
8.	Swifterbant	Geluidsproblematiek opgelost met komst N23 (monitoren)	2011	0	Provincie Flevoland
9.	Dronten	Geluidsproblematiek opgelost met komst N23 (monitoren)	2011	0	Provincie Flevoland

⁷ Betreft moment wanneer oplossing wordt voorzien

⁸ Kosten zijn bruto en indicatief

Nr	Locatie	Maatregel	Periode	Kosten (x mln)	Verantwoordelijk
Toekomstige knelpunten					
10	OV-ontsluiting luchthaven Lelystad	Goede busverbinding tussen luchthaven en Lelystad Centrum en aansluiting op de A6	>2010	0,5 mln per jaar (exploitatie) PM	Gemeente Lelystad Provincie Flevoland Lelystad Airport
11	OV-ontsluiting nieuwe woonwijken Lelystad en Dronten	Bus Realisatie station Lelystad Zuid	Vanaf 2008 2012 – 2015	PM 5,0	Provincie Flevoland Gemeente Lelystad Prorail
12		Knooppunt ontwikkeling OV	>2010	0,3	Provincie Flevoland
13	Doorstroming aquaduct Veluwemeer	Ombouwen naar 2x2 rijstroken door langzaam verkeerstrook te verwijderen	2010	0,1	Provincie Flevoland en Gelderland
14	Roggebot	1 Aanpassing openingsregime 2. Tweede brug 3. aquaduct	2006 2010 – 2015 2015	0,0 3,0 75,0	Rijkswaterstaat Provincie Flevoland
15	Dronterringweg	Verbeteren doorstroming ten noorden van Dronten	>2015	17,0	Provincie Flevoland, gemeente Dronten
16	N23 (van A tot Z)	Gedeeltelijke opwaardering N23 (Enkhuizen – Roggebot)	>2020	8,0	Rijk, Prov. Noord-Holland, Flevoland en Overijssel, aanliggende gemeenten
17	A6 (Lelystad – Almere)	Derde rijstrook	2020	29,0	Rijkswaterstaat
18	Larserweg (N302)	Aanpassing kruispunten	2015-2020	1,0	Provincie Flevoland Luchthaven Lelystad
Totaal			2006-2020	209,6	
DOORKIJK 2020 - 2030					
19	N23 (van A tot Z)	Opwaardering N23 (Enkhuizen – Roggebot)	>2020	143,5	Rijk, Prov. Noord-Holland, Flevoland en Overijssel, aanliggende gemeenten



9.4 ZUID

Schets van Zuidelijk Flevoland

Zuidelijk Flevoland omvat de gemeenten Almere en Zeewolde. Het gebied is in de jaren '70 van de vorige eeuw ontwikkeld.

Almere is de grootste kern van (Zuidelijk) Flevoland met 175.000 inwoners en 52.000 arbeidsplaatsen. Deze stad heeft de enorme groei kunnen realiseren mede door het stedenbouwkundige concept van verschillende te onderscheiden stadsdelen. Hoewel het aantal arbeidsplaatsen fors is gegroeid, blijft deze achter bij de groei van het aantal inwoners. De verhouding (3,5:1) tussen het aantal arbeidsplaatsen en aantal inwoners is daarom nog steeds ongunstig. Een 'normale' verhouding zou 2:1 zijn. Dit leidt er toe dat er een sterke uitwaartse woon-werkpendel is, die voornamelijk is gericht op Amsterdam en Utrecht ('t Gooi). Almere maakt daarmee onderdeel uit van beide economische kerngebieden en -daarmee- van het stedelijke netwerk (Noordvleugel van de) Randstad, zoals het Rijk dit in de Nota Ruimte heeft verwoord. Voornaamste (dag)recreatieve voorziening is stadslandgoed De Kemphaan (175.000 bezoekers per jaar), naast verschillende evenementen.

De gemeente Zeewolde heeft 19.000 inwoners en 7.000 arbeidsplaatsen. De gemeente kenmerkt zich door de kern Zeewolde, een groot landelijk gebied met ruimte voor landbouw, natuur en recreatie.

Werkgelegenheid

De bedrijvigheid in Almere bevindt zich in alle stadsdelen maar met een sterk accent op Almere-Stad. Nieuwe ontwikkelingen van bovenregionaal belang (voor Flevoland en de Noordvleugel) zijn het kantorenpark in Almere-Poort en het Bedrijventerrein A6/A27. Laatstgenoemde wordt samen met Zeewolde ontwikkeld. Op het bedrijventerrein Trekkersveld in Zeewolde bevindt zich relatief veel logistieke bedrijvigheid (transportbedrijven) vanwege de uitstekende ligging: net buiten de drukte van de Randstad, maar wel in redelijke nabijheid van belangrijke infrastructuur naar het oosten, midden en noorden van Nederland.

Onderwijs

In Almere is een aantal scholen voor voortgezet en middelbaar beroepsonderwijs (ruim 15.000 leerlingen) met daarnaast een tweetal universitaire opleidingen, als nevenvestiging van de universiteiten van Amsterdam en twee HBO-opleidingen (samen 1.200 studenten). Zeewolde heeft één school voor voortgezet onderwijs (500 leerlingen). Zeewolde is, wat betreft onderwijs, nog sterk gericht op Harderwijk en Amersfoort, waarvan de leerlingen veelal op de bus en fiets zijn aangewezen.

Wegontsluiting

De A6 (Lelystad-Almere-Amsterdam) en de A27 (Almere-Utrecht) zijn onderdeel van het hoofdwegennet. De A6 heeft met 7 aansluitingen in Almere een belangrijke functie voor het interne Almeerse verkeer tussen de stadsdelen. Voor Almere ten noorden van de spoorlijn hebben de provinciale stadsautowegen Hoge Ring en Buitenring (N702) en Tussenring (N703) die functie. Dit komt omdat het lokaal Almeerse verkeerssysteem erg naar buiten is gericht, met dreven die voornamelijk de begrenzing van de wijken voeren. De A6 vormt de enige verbindende schakel met de rest van de Noordvleugel. De verbinding is kwetsbaar bij ongevallen en komt capaciteit te kort. Het vormt het grootste knelpunt in de weginfrastructuur in Flevoland. Ontsluitende stroomwegen in het zuidoostelijk deel van Zuid zijn de Waterlandseweg en Gooiseweg (N305) en Nijkerkerweg (N301). Hoewel de A27 een belangrijke functie heeft voor de relatie Almere-'t Gooi/Utrecht wordt ook de Waterlandseweg op dit moment veel gebruikt door automobilisten die vanuit Almere Stad komen. De Oostvaardersdijk en Vogelweg (en aanpalende wegen) kennen meer verkeer dan op basis van hun gebiedsontsluitende verkeersfunctie verwacht zou mogen worden. De omvang van dit (sluip)verkeer is echter ook weer niet zo groot dat het grote leefbaarheids- of verkeersveiligheidsproblemen veroorzaakt.

Openbaar vervoerontsluiting

Belangrijkste openbaar vervoervoorziening is de Flevolijn, met vijf stations in Almere en een zesde (Almere-Poort) die staat gepland voor ingebruikname in 2009. Almere-Buiten en –Oostvaarders beschikken over adequate park & ride voorzieningen. De Flevolijn neemt bijna de helft van al het spitsverkeer naar de Noordvleugel voor haar rekening: voor Nederlandse begrippen een absoluut hoog aandeel.

Het streekvervoer verzorgt de relaties tussen Almere (Haven, Parkwijk, Oostvaarders) naar Amsterdam-Bijlmer, Amsterdam-Amstel en Naarden-Bussum. Een groot gedeelte van deze relaties gaat over busstroken of vrijliggende busbanen, waardoor de betrouwbaarheid van de reistijd redelijk gegarandeerd kan worden. Versnellingsroutes zijn zeker mogelijk en ook wenselijk, zeker bij de overgangen naar het 'oude land' en op het 'oude land' zelf. Voor een deel zijn deze busverbindingen forenzen/spitslijnen, voor een deel bieden deze buslijnen directe verbindingen tussen Almere en Amsterdam, die niet (goed) door het spoor aangeboden worden. Via de Stichtse brug is er een busverbinding van Almere naar Hilversum. Zeewolde heeft rechtstreekse busverbindingen met Almere, Nijkerk en Harderwijk. Hier maken vooral scholieren gebruik van. Het busknooppunt Almere 't Oor, beschikt over een park & ride voorziening. Binnen Almere verzorgt de stadsdienst het openbaar vervoer. De stadsdienst Almere kenmerkt zich door hoge frequenties en vrijliggende busbanen, die medebepalend zijn voor het stedenbouwkundig concept van Almere.

Regiotaxi Flevoland is in Zeewolde het aanvullend (deur-tot-deur) openbaar vervoer.

Vervoerrelaties

Naast het belangrijke interne Almeerse verkeer, bestaan de belangrijkste vervoerrelaties (zowel wegverkeer als openbaar vervoer) in Zuidelijk-Flevoland uit:

Almere <- -> Amsterdam (vnl. Zuidas, Centrum en Westpoort/Havengebied)

Almere <- -> Amsterdam-Zuidoost/Weesp/Muiden

Almere <- -> Gooi-Oost/Hilversum

Almere <- -> Naarden/Bussum

Zeewolde <- -> Harderwijk

Zeewolde <- -> Nijkerk/Putten/Amersfoort.

Modal split

In de voor (Zuid) Flevoland voornaamste relatie Almere-Amsterdam, neemt het openbaar vervoer een zeer sterke positie in (42% van alle verplaatsingen, zo blijkt o.a. uit de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere).

Ontwikkelingen in het gebied

inwoners en werkgelegenheid

Zuidelijk Flevoland heeft een hoog dynamische ontwikkeling. Inwoners en werkgelegenheid zullen sterk stijgen. Op basis van CBS-cijfers wordt in 2020 voor Almere gedacht aan 236.000 inwoners. Op basis van de Nota Ruimte, waarin een taakstellende woningbouwopgave van 40.000 woningen werd voorzien in de periode 2010-2030, zijn deze cijfers in de hierna genoemde studies (o.a. Planstudie weg Schiphol-Amsterdam-Almere, Zuiderzeelijn, IJmeerverkenning, Drevestudie) voor het jaar 2020 opgehoogd tot ca. 267.000 inwoners en 98.000 arbeidsplaatsen. Voor de verdere doorgroei naar 2030 is gerekend met 326.000 inwoners en 147.000 arbeidsplaatsen. Dit is sterk afhankelijk van de besluitvorming rondom het Noordvleugelprogramma. Voor Zeewolde wordt uitgegaan van 26.000 inwoners in 2020. In Zeewolde zal de komende jaren de woningbouw vooral plaatsvinden in de Polderwijk (ca. 3.000 woningen). Het bedrijventerrein Trekkersveld zal verder worden uitgebreid.

Op dit moment is Almere/Zuidelijk Flevoland door het hoge groeitempo in het verleden en het feit dat het accent jarenlang op woningbouw heeft gelegen, op een aantal punten uit balans. De externe bereikbaarheid laat te wensen over, het voorzieningenniveau is te laag en er is te weinig diversiteit in woon- en werkmilieus. Bovendien is, ondanks sterke groei, de werkgelegenheid sterk achtergebleven bij de veel snellere woningbouwontwikkeling. Hierdoor is er sprake van een grote uitgaande pendel. De opgave van



Almere is tweeledig. Enerzijds deze bestaande onbalans verhelpen en anderzijds de schaa sprong faciliteren en bijdragen aan het versterken van de regionale economie en internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel.

In de periode tot 2010 (met doorwerking naar latere jaren) werkt Almere aan de realisering van de resterende 11.000 woningen van de bestaande woningbouwtaakstelling. Hiertoe wordt, naast het continueren van bestaande bouwstromen, gestart met de bouw in Almere Poort, waar ook ruimte is voor kantoren en bedrijvigheid. Het nieuwe bedrijfsterrein Stichtsekant bij de Stichtsebrug wordt thans ontwikkeld.

Ambitie en visie: Programma Noordvleugel

Programma Noordvleugel

Het Noordvleugelprogramma is, als uitvloeisel van de Nota Ruimte, door het Rijk opgesteld, waarmee de ruimtelijke ontwikkelingen integraal afgewogen worden en de besluitvorming over grote rijksprojecten onderling worden afgestemd. Binnen de Noordvleugel is er bijzondere aandacht voor de corridor Almere-Amsterdam-Schiphol. Met het Noordvleugelprogramma wil het rijk en de regio zorgen voor adequate infrastructuur, sterke en dynamische steden en een vitale leefomgeving in één van de belangrijkste economische kerngebieden van Nederland. Door fors te investeren in de ruimtelijk-economische structuur van de Noordvleugel wordt beoogd de werkgelegenheid te verbeteren en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken (ook wel de 'metropolitane strategie' genoemd). De grote uitdaging daarbij is om de verschillende belangen van economie, infrastructuur, wonen, werken en duurzaamheid zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen.

De projecten uit het Programma Noordvleugel zijn:

- A Almere (verstedelijkingsopgave)
- B Utrecht (verstedelijking en verkenning infrastructuur)
- C Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer e.o.
- D Zuiderzeelijn/IJmeerverbinding
- E Planstudie (weg) Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA)
- F Mainport Schiphol
- G Zuidas.

In 2006 heeft het rijk een aantal besluiten genomen die cruciaal zijn voor de ontwikkeling van de regio, zoals:

- Er wordt gestreefd naar de bouw van 60.000 woningen in Almere in de periode 2010 - 2030. Rijk en regio zullen de ontwikkeling van de west- en oostzijde van Almere verder onderzoeken. Onderdelen van dit onderzoek zijn: het mogelijk maken van de groei van Almere, integrale ontwikkeling van Almere Pampus binnen- en buitendijks, Almere Hout en -Spiegelhout, aanleg van een IJmeerverbinding en een adequaat voorzieningenniveau en optimale woonkwaliteit voor de stad als geheel.
- Het rijk houdt daarnaast rekening met een 'overloop' van 10.000 a 15.000 woningen vanuit Utrecht naar Flevoland (na 2020).
- Rijk, gemeenten Amsterdam en Almere, provincies Noord-Holland en Flevoland, Natuurmonumenten en Staatsbosbeheer gaan samen een lange termijnvisie en een pilot natuurontwikkeling voor het IJmeer/Markermeer ontwikkelen.
- Het rijk heeft 4,5 miljard euro gereserveerd voor maatregelen in het kader van de Planstudie Weg Schiphol-Amsterdam-Almere. Het rijk kiest voor uitbreiding van de bestaande wegen en niet voor het Verbindingsalternatief (A6-A9-tunnel) en het Nulplusalternatief (geen uitbreiding, alleen wegberijzing invoeren). Het rijk zal in overleg met de regio in januari 2007 nader besluiten over:
 - de precieze vormgeving van de tracéonderdelen A6, A1 en A10-Oost;
 - het oplossende vermogen van de uitbreiding en inpassing van de Gaasperdammerweg en de A9 bij Amstelveen voor de verkeers- en leefbaarheidsproblemen alsmede hoe de financiering daarvan kan worden geregeld.

Daarna start de tweede fase van de Planstudie, die in 2009 afgerond zal zijn:

- Er wordt gestart met een Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad om in kaart te brengen wat de knelpunten zijn op middellange en lange termijn in deze corridor en welke

kansrijke en kosteneffectieve oplossingen er zijn. Voor de middellange termijn (tot 2020) wordt vooral gekeken naar spoorse oplossingen voor de verwachte knelpunten op o.a. de Flevolijn, Zuidtak Amsterdam en Schipholtunnel. Voor de lange termijn (na 2020) zullen verschillende scenario's worden geschetst waarbij ook andere oplossingen denkbaar zijn. In dit verband wordt tevens de IJmeerverbinding onderzocht op nut, noodzaak en bijdrage aan de robuustheid binnen het gehele openbaar vervoernetwerk in de corridor. Daarnaast worden scenario's onderzocht die verband houden met de ontwikkeling van Schiphol (een mogelijke 2e terminal) en uitplaatsing van activiteiten naar luchthaven Lelystad en de gevolgen hiervan voor het openbaar vervoer.

- Het besluit over het project Zuiderzeelijn (de hogesnelheidstrein tussen Schiphol, Lelystad en Groningen) en de hiervoor door het rijk gereserveerde financiële middelen ad 2,8 miljard EURO is uitgesteld tot de volgende kabinetsperiode.

Regionale standpunten en inzet ten aanzien van de Noordvleugelbesluiten van het rijk

De regio kan de forse groeiopgave voor Almere alleen ondersteunen indien er onomkeerbare afspraken zijn gemaakt over onder andere de infrastructuur. De regio werkt in beginsel wel mee aan de voorbereidingen om tot dergelijke afspraken te komen voor 2010. De regio houdt hierbij vast aan het accent op de westelijke oriëntatie van Almere, waarbij buitendijks een nieuw maritiem-stedelijk woon- en werkmilieua kan ontstaan. De Noordvleugel wil deze verstedelijking onderstrepen met een IJmeerverbinding waardoor er een dubbelstad Almere- Amsterdam ontstaat. Deze dubbelstad moet het middelpunt vormen van de metropolitane strategie. Flevoland ziet de IJmeerverbinding primair als een openbaar vervoerverbinding maar wil, lopende andere onderzoeken, andere modaliteiten niet uitsluiten (zoals een regionale weg- of fietsverbinding).

Aan de oostkant van Almere zal er ruimte zijn voor groene woon- en werkmilieus. Met het oog op de ontsluiting van Almere (Oost) richting Midden Nederland wordt door de regio bepleit om de nieuw te starten Planstudie weg Utrecht - Eemnes - Amersfoort uit te breiden tot en met de A27 Almere en A1 Muiderberg. Naast noodzakelijke capaciteitsverruiming op deze wegen kunnen ook andere oplossingsmogelijkheden, zoals een A30 tussen A28 (Nijkerk) en A27, in deze studie worden betrokken. Naast de uitbreiding van Almere aan west- en oostzijde en de daarbij behorende infrastructuur, wordt een Verkenning Stedelijke Bereikbaarheid Almere gestart om de consequenties in beeld te brengen voor de infrastructuur van de bestaande stad. Het gaat hierbij vooral om het onderliggende wegennet (provinciale stadsautowegen en gemeentelijke dreven en de uitbreiding van het busbanensysteem). De wegverbinding in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere moet bij voorkeur verbeterd worden door middel van doortrekking van de rijksweg A6 naar de A9 (het Verbindingsalternatief door middel van een korte tunnel) of door het verbreden van de bestaande rijkswegen A6-A1-A9 (Stroomlijnalternatief), mits dit een voldoende robuuste oplossing biedt voor de toekomst. Omdat voor de eerste voorkeur (tunnel) er onvoldoende politiek en maatschappelijk draagvlak is en snelheid in besluitvorming geboden is, heeft Flevoland zich aangesloten bij de inzet van de overige Noordvleugelpartijen voor de realisatie van het Stroomlijnalternatief. Voor de Noordvleugel geldt bovendien dat er ook concrete besluiten moeten worden genomen over de A6, waarbij het realiseren van een hoofdrijbaan-parallelrijbaanstructuur de voorkeur heeft. Dit systeem faciliteert het lokale Almeerse verkeer het beste en verbetert de doorstroming voor het doorgaande verkeer. Dit onderdeel van de Planstudie (inclusief tweede Hollandsebrug) zou ook als eerste moeten worden uitgevoerd. Hiermee wordt de bestaande achterstand aan weginfrastructuur snel ingelopen en dit onderdeel kent naar verwachting ook de minste ruimtelijke inpassingsproblemen.

Doelstellingen

Een goede bereikbaarheid van Zuidelijk Flevoland betekent dat vertragingen binnen het gebied niet acceptabel zijn. In de spits mag daarom de reistijd van deur tot deur maximaal 25% langer zijn dan buiten de spits. Deze norm geldt voor verplaatsingen tussen kernen. Op de relaties tussen Almere en Amsterdam en tussen Almere en Gooi/Utrecht wordt, in navolging van het rijksbeleid, tijdens de spits een maximaal 50% langere reistijd geaccepteerd.

Binnen de stedelijke gebieden is deze normstelling voor deur-tot-deur-reistijden niet praktisch toepasbaar. Hier wordt uitgegaan van een gemiddelde streefsnelheid van 40 km/u. Voor Almere geldt dat van-



uit de meeste wijken (m.u.v. Almere Buiten Oost en Almere Haven) het stadscentrum binnen 10 autominuten bereikt moet kunnen worden.

Voor het openbaar vervoer geldt dat een ieder hier gebruik van moet kunnen maken. Dat betekent onder andere dat elke locatie in Flevoland bereikbaar is met het openbaar vervoer. Voor de stadsdienst Almere wordt uitgegaan van 20 minuten als acceptabele reistijd van en naar het stadscentrum. Aan deze eis wordt - met inbegrip van loopafstanden (deur tot deur) - niet altijd voldaan. Voor de regionale buslijnen van Amsterdam naar Amsterdam (maatwerklijnen), waarbij aangegeven is dat deze moeten concurreren met de auto, geldt dat de reistijd van deur tot deur maximaal 50% langer mag zijn dan de (freeflow) reistijd met de auto.

De hinder die de mobiliteit oplevert voor de omgeving moet beperkt blijven. Normen voor luchtkwaliteit worden nergens overschreden. Wanneer de geluidsbelasting van woningen hoger ligt dan 55 dB(A), worden er bij groot onderhoud aan de weg, maatregelen genomen.

Bij het groot onderhoud worden zo nodig ook maatregelen genomen om te komen tot ontsnippering.

Relatie met het Omgevingsplan

In het ontwerp Omgevingsplan heeft de provincie zeven speerpunten benoemd. Drie van de speerpunten hebben betrekking op Zuidelijk Flevoland. Het gaat daarbij om de speerpunten Almere, het OostvaardersWold en Markermeer/IJmeer, die elkaar wat betreft infrastructuur deels overlappen.

Almere

Infrastructurele voorzieningen die een bijdrage leveren aan of een gevolg zijn van de groeiopgave van Almere, behoren tot dit speerpunt. Daaronder valt min of meer de gehele netwerkanalyse Zuidelijk Flevoland. De investeringsimpuls die gemoeid is met dit speerpunt is in principe mede bestemd voor infrastructuurle voorzieningen die niet uit reguliere budgetten gefinancierd kunnen worden.

OostvaardersWold

De reservering van de ruimte voor een toekomstige A30 in Flevoland valt binnen de grenzen van het project OostvaardersWold. Een eventuele N30 als voorloper hiervan eveneens. Vanwege de samenhang met andere wegen in het zuidoosten van het gebied (A27, Waterlandseweg, Gooiseweg, Nijkerkerweg) worden deze - gemakshalve - onder dit speerpunt opgenomen.

Markermeer/IJmeer

Onderdeel van dit speerpunt is, in relatie tot het buitendijks bouwen in Pampus, natuur- en recreatieontwikkeling in het IJmeer, en de IJmeerverbinding.

Knelpunten en maatregelen

Indien de in paragraaf 4.3 genoemde doelstellingen voor bereikbaarheid worden toegepast, zijn een aantal (potentiële) knelpunten/problemen te signaleren in het gebied, die om een oplossing vragen.

De knelpunten/problemen gaan vooral in op:

1. het onderliggende wegennet en de relatie met het hoofdwegennet (A6, A27).
2. het lokale en regionale openbaar vervoer en de relatie met het hoofdnet spoor (Flevolijn, Gooiboog).

Uit deze knelpunten komt het volgende beeld naar voren:

- a. Er is sprake van een enorme opgave om de bereikbaarheid per weg en openbaar vervoer te garanderen en gelijke tred te laten houden met de sociaal-economische ontwikkelingen.
- b. Maatregelen op het hoofdwegennet en hoofdlijnnet op de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere/Lelystad, onderdeel van het Noordvleugelprogramma, zijn zeker noodzakelijk.
- c. Aanvullend hierop zullen forse investeringen gedaan moeten worden op het onderliggend wegennet en lokaal/regionaal openbaar vervoer. Het investeringsniveau dat hiervoor nodig is gaan de financiële mogelijkheden van gemeente en provincie ver te boven.

Realisatie van de besluiten over de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) is voor de bereikbaarheid van (Zuidelijk) Flevoland van wezenlijk belang. Uitgaande van een tracébesluit in 2009 en uitvoering in periode 2010-2015 worden de hierna geconstateerde knelpunten/problemen gegroepeerd in de volgende perioden van ca. 5 jaar (2006-2010, 2010-2015, 2015-2020 en periode na 2020). Globaal kan worden gesteld dat de maatregelen in de periode tot 2010 vooral te maken hebben met verbeteringen op het punt van mobiliteitsmanagement en met benuttingsmaatregelen. In de periode van 2010 tot 2015 komen ook steeds meer knelpunten aan bod die verband houden met de groeiopgave van Almere. In de periode van 2015 tot 2020 wordt verondersteld dat de A6 in Almere is uitgebreid en wegbeprijzing landelijk is ingevoerd, waarvan een –overigens onzeker – mobiliteitseffect vanuit zal gaan. Niettemin worden ernstige capaciteitsproblemen verwacht op de A6 tussen Almere en Lelystad en op de A27 en het daarmee samenhangende onderliggende wegennet (Waterlandseweg/Gooiseweg/Nijkerkerweg). Voor de periode na 2020 zal - vooral op het gebied van openbaar vervoer - geïnvesteerd moeten worden om het vervoer te kunnen accommoderen.

Voor het wegverkeer worden in **Tabel 9.3** de (verwachte) verkeersintensiteiten aangegeven.

INTENSITEITEN WEGVERKEER (WERKDAGGEMIDDELDE)	1990	1995	2000	2005	2020	2030
A6 Hollandse Brug	58.900	77.400	90.500	100.000	155.900	217.600
A6 Almere-Lelystad	26.100	32.700	45.100	58.500	78.200	91.200
A27 Stichtse Brug	18.100	25.000	44.800	56.300	78.400	82.100
N27 Waterlandseweg	16.800	23.800	15.600	20.000	23.200	26.100
N305 Gooiseweg	6.200	8.500	9.400	9.700	29.400	32.900
N301 Nijkerkerweg	9.400	12.300	15.100	16.600	30.900	35.900

Maatregelen korte termijn: Netwerkvisie Flevoland (2004) wegen

Voor het wegennetwerk in Flevoland hebben rijk en regio in 2004 een gemeenschappelijke Netwerkvisie Flevoland vastgesteld, Hierin staat o.m. verwoord:

- De huidige functie van de A6 voor het lokale verkeer en de wenselijkheid dit lokale verkeer en het doorgaande verkeer te ontvlechten door middel van een hoofdrijbaan/parallelbaansysteem. In de Planstudie SAA zal zowel deze optie als een 'normale' uitbreiding van rijstroken van de A6 in Almere worden onderzocht.
- Dat de provinciale stadsautowegen (Buitenring en Hogering) een grotere rol kunnen vervullen voor het interne verkeer in Almere voor het gebied ten noorden van de huidige spoorlijn.
- Er is een prioritering van wegen vastgesteld en een daarbij behorende regelstrategie.

Op basis van de Netwerkvisie is een programma ontwikkeld voor benuttings- en mobiliteitsmanagementmaatregelen voor Zuidelijk Flevoland voor de periode voorafgaand aan de realisatie van de A6-uitbreiding in 2015. Hierbij is gebruik gemaakt van de methode van het Gebiedsgericht Benutten. Op basis van de analyse concentreren de problemen zich op:

- A6 provincie uit (capaciteitstekort op A6-opritten, fileterugslag op onderliggend wegennet, opent-houd voor streekvervoer naar Amsterdam).
- A27 provincie uit (belasting oprit Waterlandseweg, terugslag op Gooiseweg, sluijverkeer op gebieds-ontsluitende wegen in het gebied).
- A6 provincie in (filevorming als gevolg van capaciteitsproblemen Hollandsebrug, A6-afritten en knoop A6/A27, sluijverkeer).

Hier wreekt zich het feit dat de fileregistratie op de A6 en A27 in Almere niet volledig is. Indien deze zou worden gerealiseerd (quick win), zou dit mogelijkheden bieden actiever aan verkeersmanagement te kunnen doen, door bijvoorbeeld met behulp van route-informatiesystemen, bij files het verkeer vanuit A6-Lelystad te geleiden via Buitenring/Tussenring en Hogering.



Aantakking stedelijk netwerk Almere op corridor Schiphol-Amsterdam-Almere

De fundamentele wijziging in de opbouw van de stad als gevolg van de schaalsprong/ dubbelstad Almere - Amsterdam dwingt tot grote aanpassingen in de verkeersstructuur. Voorkomen moet worden dat de hoofdinfrastructuur (vooral de A6) extra belast gaat worden met stedelijk verkeer. Dat betekent ook dat er forse investeringen nodig zijn in het provinciale wegennet (zoals de Hoge Ring) en in een parallelsysteem aangezien dit een belangrijke rol moet gaan vervullen in de ontsluiting van de nieuwe stadsdelen naar de overige delen van de Noordvleugel.

De schaalsprong waar Almere voor staat, gaat de structuur van de stad ingrijpend veranderen, waardoor de huidige verkeersstructuur minder goed kan functioneren. De stad verdubbelt niet alleen in inwoneraantal, maar verandert ook van vorm. Het bebouwde gebied klappt als het ware uit naar west en oost (de nieuwe uitleglocaties Pampus en Hout). De schaalsprong doet nieuwe woon- en werkgebieden ontstaan, die goed ontsloten moeten worden, en verbonden aan de hoofdinfrastructuur van de stad. De drevestructuur van Almere is ontworpen met ongeveer het huidige inwonertal, en de huidige omvang van het stedelijk gebied voor ogen. Nu al begint het te knellen, dat er naast te weinig capaciteit ook weinig verbindingen zijn tussen de stadsdelen onderling. Naast deze problematiek kunnen Almeerders zich moeilijk oriënteren op het drevensysteem: de stad is tegen de dreven gekeerd en ligt achter groene geluidswallen. Maatregelen moeten worden genomen waarbij de huidige voordelen (bereikbaarheid, verkeersveiligheid, weinig milieuproblemen) behouden blijven, terwijl tegelijkertijd de nadelen (oriëntatie en beleving) verkleind worden.

Er is gekeken naar de robuustheid van het huidige wegennet met het oog op de uitbreiding van Almere. Almere moet een nieuwe structuur creëren met een capaciteitsuitbreiding van de ringen en korte en directe verbindingen, die de nieuwe stadsdelen verbinden met het stadscentrum, met de andere stadsdelen, en met de slagaders van autoverkeer en openbaar vervoer. Tevens zal in de centra een meer fijnmazige verkeersstructuur worden ontwikkeld (schematisch aangegeven in onderstaande figuur). Onderdeel van dit pakket is het maken van korte en directe verbindingen in de bestaande stad (Buiten en Haven en Overgooi) en het realiseren van een centrumas achter het station in het stadscentrum, waardoor het stadscentrum beter bereikbaar wordt (de grote stromen worden immers omgeleid). Bij de ontwikkeling van de nieuwe gebieden Pampus en Hout hoort uiteraard ook een adequaat drevensysteem. Van een ringenstructuur moet toegewerkt worden naar een nieuw flexibel Almeers verkeersnetwerk dat een goede aantakking kent op het Noordvleugelnetwerk aangevuld met hoogwaardig openbaar vervoer in de nieuwe stadsdelen, dat perfect aansluit op de bestaande openbaar vervoerinfrastructuur.

Kaart 9.3 Drevestructuur Almere



A/N30 in het zuidoosten (A27-corridor)

In het zuidoosten (A27-corridor) speelt het feit dat in de periode tussen 2015-2020 de Gooiseweg, Waterlandseweg en (deel van) Nijkerkerweg tegen de grenzen van de capaciteit (1x2 rijstroken) oplopen. Op de A27 speelt in dit verband ook de toenemende verkeersbelasting tussen Waterlandseweg en Stichtsebrug tot 2020. Na 2020 zal dit voor de gehele A27 in Flevoland gelden, zeker gezien de dan geplande groeiopgave in Almere-Oost.

Naast de benuttingsmaatregelen (zie hiervoor) die worden genomen, is gekeken naar de effecten van het prijsbeleid. Hierbij is gebruik gemaakt van de inzichten uit het verkeersrapport van de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere. Zelfs na realisering van één van beide uitbreidingsalternatieven (Verbinding of Stroomlijn) in combinatie met beprijzing, blijven genoemde provinciale wegen kritisch (intensiteit/capaciteit tussen 0,8 en 0,9). Maatregelen zijn dus geboden.

Nadere studie zal moeten uitwijzen of de bestaande wegen in het gebied (Nijkerkerweg en delen van de Gooiseweg) verdubbeld moeten worden of dat er gekozen wordt voor opwaardering van de Nijkerkerweg en een gedeelte Gooiseweg met een afbuiging naar de A27, tot een N30, als voorloper van de A30.

Zeewolde (wegen)

Toenemende automobilititeit en groei van Zeewolde (Polderwijk) zou zonder maatregelen in en rond Zeewolde er toe leiden dat teveel niet-bestemmingsverkeer door het centrum van Zeewolde rijdt. Maatregelen die worden genomen zijn o.a. het overdragen van een deel van de provinciale Spiekweg naar de gemeente Zeewolde en het bevorderen van de route Ganzenweg-Gooiseweg naar Zeewolde. Het (doorgaande) goederenverkeer zal hiertoe niet meer via de Knardijk worden geleid. Samen met de realisering van een extra aansluiting ten behoeve van het bedrijventerrein Trekkersveld op de Gooiseweg, betekent dit meer goederenverkeer op de Gooiseweg. Dit is enerzijds in overeenstemming met de overeengekomen wegcategorysering (Gooiseweg als stroomweg), maar betekent anderzijds dat de huidige Gooiseweg sneller zijn capaciteitsgrenzen zal bereiken. Dit zal moeten worden betrokken bij de afweging waar wegen in dit deel van Zuidelijk Flevoland (eerst) zullen moeten worden uitgebreid.

Goederenvervoer (multimodaal)

Om een bijdrage te leveren aan het verminderen van congestie in de Noordvleugel en kansen te scheppen voor economische bedrijvigheid in Flevoland, worden nieuwe weg-water-overslaglocaties bevorderd. In het Omgevingsplan is aangegeven dat twee buitendijkse locaties in Zuidelijk Flevoland hierbij in beeld zijn voor de kortere termijn. De provincie, gemeente Almere, de haven van Amsterdam en het bedrijfsleven spelen hierbij elk een rol om dit te realiseren. Uiteraard zullen de locaties moeten voldoen aan de wettelijke eisen die daaraan worden gesteld, vooral op het gebied van de natuurregeling.

Openbaar vervoer

Ook voor het openbaar vervoer zijn er knelpunten gesignaleerd, die soms nu al een rol spelen of de komende periode worden verwacht.

Trein

Voor het spoor wordt uitgegaan van opening van het nieuwe station Almere Poort in 2009. Bij de opening van de Hanzelijn in 2012 zullen er echter problemen gaan ontstaan op de Flevolijn, die nog niet zijn opgelost:

- Er zullen inhaalsporen in Almere (Poort) moeten worden gerealiseerd om het toenemend aantal personentreinen (sneltreinen/stoptreinen) te accommoderen.
- Goederenvervoer wordt mogelijk op de Flevo/Hanzelijn. Toedeling van het spoor aan zowel het groeiend aantal personentreinen als het goederenvervoer levert problemen op. Er zal een goederenopstelvoorziening moeten worden gerealiseerd, ergens tussen Lelystad en Amsterdam. De regio vraagt aandacht dat een dergelijk opstelspoor niet wordt gesitueerd in het stedelijk gebied van Almere.
- Zuidas 4 sporen van de aansluiting Utrechtboog tot RAI en van Zuid WTC tot Riekerpolder.
- De afspraken tussen ProRail, de vaarweggebruikers en regionale overheden die zijn gemaakt over het



bedieningsregime van de spoorbrug over de Vecht bij Weesp tot 2012 zijn dan niet meer te combineren met de toenemende treinfrequenties. Indien de Vechtspoorbrug de hele dag gesloten wordt voor (recreatief) scheepsverkeer zal hiervoor een definitieve (infrastructurele) oplossing moeten worden gevonden. Daarbij wordt o.m. gedacht aan een scheepslift.

Stads- en streekvervoer

Voor de infrastructuur ten behoeve van het regionale en lokale busvervoer zijn de volgende maatregelen nodig om bereikbaarheid, betrouwbaarheid en capaciteit te verbeteren:

1. Een vergroting en vernieuwing van het busstation in Almere Centrum.
2. Een vrije busbaan ter hoogte van de Hollandse Brug om het oponthoud van bussen te verminderen en de betrouwbaarheid van de dienstregeling te vergroten.
3. Dat de huidige route op het oude land snel, vrijliggend en betrouwbaarder gemaakt moet worden (HOV ZUIDOOST).
4. Dat er – naast de bestaande knooppunten in Almere bij de NS-stations en Almere 't Oor – 2 nieuwe knooppunten worden ontwikkeld (locaties in Almere Hout en in omgeving Waterlandseweg). Door deze knooppunten wordt het openbaar vervoer verder geoptimaliseerd, kan betere service worden geboden aan de reiziger en worden overstapmogelijkheden tussen verschillende vervoerswijzen (bus, trein, fiets, auto, regiotaxi) verruimd.
5. Dynamische infovoorzieningen en upgradering haltes Almere.
6. In nieuwe gebieden Pampus en Hout het huidige openbaar vervoerbeleid wordt voortgezet, dat wil zeggen door middel van een stelsel van vrijliggende busbanen. Deze moeten zo worden uitgevoerd dat in de toekomst combinaties kunnen plaatsvinden met een nieuwe rail as in Almere tussen Pampus, Centrum en Hout.

Bij de uitwerking van het prijsbeleid voor het streekbusvervoer, specifiek op de relatie Almere-Amsterdam, moet ook betrokken worden dat overheden (provincie/gemeente als stakeholders) het hoge aandeel van openbaar vervoer (bus) op deze corridor wensen te handhaven. Dit zou kunnen door o.a. prijzen voor deze streekbussen te hanteren die daarop gericht zijn (m.a.w. integraal kijken naar de effecten van het bepalen van de prijs, in de trein en in de bus).

Fiets

De fiets is op afstanden tot 7,5 km een aantrekkelijk vervoermiddel voor het utilitaire verkeer (woonwerk, scholieren etc.). Voor Zuidelijk Flevoland betekent dit dat de fiets alleen een aantrekkelijk vervoermiddel kan zijn binnen en naar de bebouwde kommen van Almere en Zeewolde. In Almere is daarbij een aandachtspunt dat de fietsnetwerken beter op de openbaar vervoerknoppen worden afgestemd.

Bij regionale fietsverbindingen is die tussen Zeewolde en Harderwijk van belang. Daarnaast spelen de veerverbindingen tussen Zeewolde en Harderwijk een aanvullende rol in het fietsverkeer. Voor het overige zijn er geen hiaten of knelpunten geconstateerd in het (regionale) fietsnetwerk. In het kader van het project OostvaardersWold (multifunctionele zone tussen Oostvaardersplassen en Horsterwold) wordt vooralsnog rekening gehouden met een tweetal nieuwe recreatieve fietspaden.

Lange termijn (na 2020): metro-lightrail

Uit de verkenning regionale IJmeerverbinding blijkt dat bij een doorgroei van Almere naar 325.000 inwoners (2030) er reële mogelijkheden zijn voor een metro/lightrailvoorziening binnen Almere. De studie gaf weliswaar aan dat de onderzochte IJmeerverbinding onvoldoende oplossend vermogen heeft de capaciteitsproblemen op het Flevospoor op te lossen, maar er zijn voor het lokale Almeerse vervoer ook een aantal andere conclusies te trekken:

- Een metro (als tweede raildrager van openbaar vervoer binnen Almere tussen Pampus-Centrum-Hout) behaalt een groter aandeel openbaar vervoerreizigers dan een bussysteem.
- Op basis van de kengetallen uit de kosten-batenanalyse van de Verkenning Regionale IJmeerverbinding lijkt een redelijke kostendekkingsgraad (ca. 50%) voor een metro binnen het stedelijke gebied Almere, na realisering van de groeiopgave, mogelijk.

In het Omgevingsplan van de provincie is daarboven opgenomen dat een dergelijke (Pampus-)Houtlijn

eventueel doorgetrokken kan worden naar Hilversum (Stichtse lijn). Dit is in het kader van deze analyse niet verder onderzocht, omdat ook dit (ver) na 2020 aan de orde is. Als eerste stap naar een toekomstige Stichtse lijn zou bij een uit te breiden A27 het punt van een vrijliggende busvoorziening langs de A27 moeten worden meegenomen.

Kaart 9.4

PROJECTEN 2007 - 2020 | ZUIDELIJK FLEVOLAND



PROJECTEN 2007 - 2020

- PROJECTEN NETWERKANALYSE
- RECONSTRUCTIE KRUISPUNTEN
- PROVINCIEGRENSEN



Tabel 9.4

Nr	Locatie	Maatregel	Periode	Kosten ¹ (x mln)	Verantwoordelijk
1	Kruising Tussenring – Buitenhoutsedreef	Aanpassing VRI en extra stroken	2007	0,3	Provincie
2	Buitenhoutsedreef en Koppeldreef	Uitbreiden rijstroken naar 2x2 + reconstructie kruispunten	2007	13	Gemeente Almere
3	Kruispunten stadsautowegen Almere (nader te bepalen)	Reconstructie	2007 - 2010	1,5 (0,5 gedekt in PMIT)	Provincie Gemeente Almere
4	Almere busstation	Uitbreiding en vernieuwing	2007	4,8	Gemeente Almere
5	A6 benuttingsmaatregelen	Benutting, spitsstroken en DVM	2007 – 2009	11	Rijk
6	Op- en afritten Waterlandseweg / Gooiseweg	Extra stroken bij VRI	2008	0,2	Provincie
7	A6 CRAAG spitsstrook	Extra spitsstrook Hollandse Brug	2008	12,6	Rijk
8	Knooppunt A6/A27	Aanleg rangeerbanen (4x2)	2009-2012	29	Rijk
9	Knp. S101/A6 Almeerderzand	Aanleg rangeerbanen en aanpassen aansluiting	2009-2012	72	Rijk
10	OV-ontsluiting Almere Poort	Realisatie van station Poort	2009	20	Rijk en gemeente Almere
11	Stedendreef	Uitbreiden rijstroken naar 2x2	2010 - 2015	9	Gemeente Almere*
12	Veluwedreef benuttingsmaatregelen	(grotere) rechtsafvakken	2010 - 2015	4	Gemeente Almere*
13	Hogering (fase 1, A6-Audiodreef)	Uitbreiding naar 2x3 rijstroken, aanpassingen kunstwerken	2011 – 2015	10	Provincie*
14	Wegennet en businfra-structuur Almere Pampus	Aanleggen nieuwe infrastructuur	2006 - 2015	110	Gemeente Almere*
15	Stadscentrum Almere	Centrumas ten noorden van station	2010 - 2015	88**	Gemeente Almere*
16	Stadscentrum Almere	DVM maatregelen, uitplaatsen parkeren, reconstructie Amsterdamweg	2010 - 2015	12	Gemeente Almere*
17	Almere Poort	Inhaalsporen nabij station Almere Poort	2012	23	Rijk
18	Waterlandseweg/ Gooiseweg/Nijkerkerweg	Nader te bepalen uitbreiding capaciteit	2011 - 2015	10	Provincie*
19	A6 (Muiderberg- Almere Buiten Oost)	Aanleg hoofd- en parallelbanen	2011 – 2016	673	Rijk

¹ Indicatief

* deze projecten komen in aanmerking om ingediend te worden voor een rijksbijdrage.

** het gaat hier niet om de totale kosten, maar om het geraamde tekort, na aftrek gemeentelijke en private bijdragen.

Nr	Locatie	Maatregel	Periode	Kosten (x mln)	Verantwoordelijke
20	HOV infrastructuur Almere-A'dam ZO	Businfrastructuur (incl. busbaan Hollandse Brug)	2011 - 2016	150	Nader te bepalen*
21	Wegennet en businfrastructuur Almere Hout	Aanleggen infrastructuur	2015 - 2020	160	Gemeenten Almere*
22	Hogering(fase 2, Audiodreef-Hollandsedreef)	Uitbreiding naar 2x3 rijstroken + aanpassing kunstwerken	2015 - 2020	10	Provincie*
23	Hollandsedreef	Uitbreiden naar 2x2 rijstroken	2015 - 2020	8	Gemeente Almere*
24	Waterlandseweg/ Gooiseweg/Nijkerkerweg	Ntb uitbreiding en/of deels aanleggen N30	2015 - 2020	40	Provincie*
25	A27 (A6-Eemnes)	Uitbreiding naar 2x3 rijstroken	2015 - 2020	200	Rijk
26	HOV Almere – 't Gooi	Businfrastructuur A27	2015 - 2020	75	Nader te bepalen*
27	Tussenring (Buitenhoutsedreef – A6)	Uitbreiden naar 2x3 rijstroken	2015 - 2020	4,4	Provincie*
28	Spoorverdubbeling Almere	Uitbreiding spoorcapaciteit	2015 - 2020	480	Rijk (Planstudie OV Schiphol-A'dam-Almere-L'stad)
Totaal			2007 - 2020	2230,8	
Rond 2020 en daarna					
29	Hogering (fase 3, Polderdreef-Markerdreef)	Uitbreiding naar 2x3 rijstroken en ongelijk-vloerse kruisingen	2020 of daarna	30	Provincie*
30	Waterlandseweg/ Gooiseweg/Nijkerkerweg	N30 aanleggen of bestaande wegen capaciteit uitbreiden	2020 of daarna	55	Provincie*
31	Uitbreiding Markerdreef /Muziekdreef	Uitbreiding rijstroken i.v.m. bouw Pampus	2020 of daarna	14	Gemeente Almere*
32	Almere wegennet	Aanleggen nieuwe directe verbindingswegen in Almere Haven en Almere Buiten	2020 of daarna	65	Gemeente Almere*
33	Veluwedreef	Uitbreiding naar 2x3 rijstroken	2020 of daarna	36	Gemeente Almere*
34	Hogering (fase 4, Markerdreef-Hollandsedreef)	Uitbreiding naar 2x3 rijstroken en ongelijkvloerse kruisingen	Na 2020	16	Provincie*
35	IJmeerlijn	Aanleg railverbinding Almere Centrum naar Amsterdam	Na 2020	1.500	Rijk en Noordvleugelregio (Planstudie OV)
36	IJmeerweg	Aanleg regionale weg door het IJmeer, indien IJmeerlijn wordt gerealiseerd	Na 2020	500	Rijk en Noordvleugelregio*
37	Houtlijn	Aanleg railverbinding van Almere Centrum naar Almere Hout	Na 2020 Na 2030	300	Nader te bepalen
38	Stichtselijn	Doortrekken Houtlijn als HOV-railverbinding naar 't Gooi/Utrecht		700	Nader te bepalen



10

Uitvoeringsprogramma

10.1 INLEIDING

In de voorgaande hoofdstukken is aangegeven welke maatregelen de provincie, samen met de gebiedspartners wil uitvoeren om Flevoland bereikbaar, veilig en leefbaar te houden. Flevoland staat aan de vooravond van een aantal grote, belangrijke investeringen die samenhangen met de verdere groei van Flevoland. Tot op heden kon de bestaande infrastructuur de groei goed opvangen, omdat bij de inrichting van Flevoland rekening is gehouden met de verdere ontwikkeling van Flevoland. De infrastructuur was ruim van opzet en anticipeerde daarmee op de groei. De knelpunten doen zich vooral voor op de aansluitingen met het "oude land". Zo langzamerhand is de capaciteit van de bestaande infrastructuur volledig benut. Wanneer Flevoland zich verder blijft ontwikkelen, zijn forse investeringen nodig om Flevoland bereikbaar te houden. Naast investeringen in het wegennet, vraagt ook het onderhoud en beheer om meer middelen. Zonder extra geld kan niet langer worden voldaan het afgesproken kwaliteitsniveau "voldoende".

10.2 DE KOSTEN

Door de groei van Flevoland zal er de komende periode fors moeten worden geïnvesteerd in de provinciale infrastructuur. Vooral rondom Almere en de West-Oost as zijn forse investeringen nodig. In de gebiedsuitwerking (hoofdstuk 9) is aangegeven welke grote projecten de komende jaren moeten worden uitgevoerd. Daarbij is ook een eerste kostenraming gemaakt. Tevens zullen gevaarlijke punten op het wegennet versneld worden aangepakt om zo het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen.

De infrastructuur moet ook worden beheerd en onderhouden. Duidelijk is dat de kosten voor het beheer en onderhoud stijgen. De komende jaren wil de provincie ruim € 1 miljoen extra beschikbaar stellen voor beheer en onderhoud. Daarmee kan op het grootste deel van het wegennet het kwaliteitsniveau "voldoende" worden bereikt.

Het stads- en streekvervoer zijn een verantwoordelijkheid van de provincie, die voor het stadsvervoer is doorgedecentraliseerd naar de gemeenten Lelystad en Almere. Provinciale Staten hebben begin 2006 de OV-visie opgesteld, die leidend is voor het openbaar vervoerbeleid in de komende jaren. Uitgangspunt is dat de huidige middelen voldoende zijn om een kwaliteitsimpuls aan het openbaar vervoer te geven.

Om de verkeersveiligheid te bevorderen zal er aandacht blijven voor educatie, voorlichting en handhaving. Hierbij zal nauw worden samengewerkt met de gemeenten en maatschappelijke organisaties. Bedoeling is hiervoor jaarlijks € 150.000,- extra uit te trekken.

Tot slot wil de provincie jaarlijks nog circa € 150.000,- inzetten vanuit de BDU ten behoeve van de stimulering van het fietsverkeer, mobiliteitsmanagement en goederenvervoer.

Investeringen provinciale infrastructuur

De mobiliteit in Flevoland laat een sterke groei zien. Deze groei gaat de komende jaren door. Een eventuele schaa sprong van Almere (naar 300.000/ 400.000 inwoners in 2030) zal deze groei versterken. Het bestaande wegennet zal deze groei niet overal kunnen verwerken, met als gevolg dat er meer files zullen optreden. De provincie is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de doorstroming van het verkeer op het provinciale wegennet. Om bereikbaarheidsknelpunten te voorkomen is uitbreiding van het wegennet noodzakelijk. In onderstaande tabel staan de grote infrastructurele projecten opgenomen, met de bruto investeringskosten. Jaarlijks investeert de provincie circa € 0,5 miljoen in de vaarwegen, bijvoorbeeld voor de aanleg van recreatiesteigers.

Tabel 10.1

INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR						2006-2010	2011-2015	2016-2020	>2020	
Prognose bruto uitgaven onderhoud vaarwegen (in mln euro) <i>inclusief extra uitgaven</i>		2006	2007	2008	2009	2010	2006-2010	2011-2015	2016-2020	>2020
Almere	Stadsautowegen (SAW)	0,3	0,5	-	-	0,9	1,7	10,0	10,0	30,0
	IJmeerverbinding/ ZZZ	-	-	-	-	-	-	-	-	PM
	Houtverbinding/ Stichtselijn	-	-	-	-	-	-	-	PM	PM
	Totaal Almere	0,3	0,5	-	-	0,9	1,7	10,0	10,0	30,0
Midden-gebied	Nijkerkerweg/ Gooiseweg (N30/ A30)	-	-	0,2	-	-	0,2	10,0	40,0	55,0
	Totaal OostvaardersWold	-	-	0,2	-	-	0,2	10,0	40,0	55,0
West-oost (N23)	Enkhuizen – Lelystad (dijk)	-	-	-	-	-	-	8,0	-	-
	Lelystad (dijk) – Lelystad (A6)	-	-	-	-	-	-	-	-	120,0
	Lelystad (A6) – Dronten (Biddrweg)	1,0	2,0	8,0	10,0	1,5	22,5	-	-	23,5
	Dronten (Biddrweg)–Roggebotsluis	1,3	1,9	1,5	1,2	2,5	8,4	-	25,0	-
	Roggebotsluis	-	-	-	-	-	-	3,0	75,0	-
Totaal West-oost	2,3	3,9	9,5	11,2	4,0	30,9	11,0	100,0	143,5	
Noord	Rondweg Ens	-	-	0,3	-	1,7	2,0	-	-	-
	Vollenhoverbrug	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-
	Marknesserweg	-	0,5	-	-	-	0,5	4,5	-	-
	Hannie Schaftweg	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-
	Domineesweg	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-
Totaal Noord	-	0,5	0,3	-	1,7	2,5	4,6	10,0	-	
Luchthaven	Aansluitingen (weg) luchthaven	-	-	-	-	-	-	0,3	0,7	-
	Totaal Luchthaven	-	-	-	-	-	-	0,3	0,7	-
Overig	Noordelijk Flevoland	0,3	0,3	0,2	0,1	0,1	1,0	1,0	1,0	PM
	Oostelijk Flevoland	0,3	0,2	0,1	1,0	0,1	1,7	1,5	1,5	PM
	Zuidelijk Flevoland	0,2	0,4	-	-	-	0,6	1,0	1,0	PM
	Algemeen/ Duurzaam veilig	1,2	0,8	1,5	1,3	1,3	8,1	6,9	6,9	PM
Totaal Overig	2,0	2,2	1,8	2,4	1,0	8,9	10,4	10,4	PM	
Totaal investeringen	4,6	6,7	11,8	13,6	7,6	44,2	46,3	176,1	129,5	
								+ PM	+ PM	

Opmerkingen:

- In de categorie “overig” vallen onder andere infrastructurele maatregelen die in het kader van de verkeersveiligheid worden genomen. Vanaf 2008 wordt er vanuit de BDU € 500.000,- per jaar extra beschikbaar gesteld voor het wegwerken van gevaarlijke punten
- Nieuwe infrastructuur wordt zoveel mogelijk gebundeld met bestaande infrastructuur. Daar waar geluidsknelpunten zijn wordt geluidsreducerend asfalt toegepast. Dit is in de investeringbudgetten begrepen.

Tabel 10.2

INVESTERINGEN VAARWEGEN						2006-2010	2011-2015	2016-2020	>2020	
Prognose bruto uitgaven onderhoud vaarwegen (in mln euro) <i>inclusief extra uitgaven</i>		2006	2007	2008	2009	2010	2006-2010	2011-2015	2016-2020	>2020
	Vaarwegen	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	2,5	2,5	2,5	30,0

Beheer en onderhoud wegen en vaarwegen

De provincie beheert het eigen (vaar)wegennet. Dit beheer bestaat uit jaarlijks en niet-jaarlijks (groot) onderhoud. In de “bouwsteen Beheer en Onderhoud”¹⁴ is een onderhoudsplan voor de wegen en vaarwegen opgenomen. Het onderhoudsplan wordt iedere vijf jaar geactualiseerd.

¹⁴ De bouwstenen zijn in 2006 herijkt. Deze herijking bestaat uit een grondige inventarisatie en analyse van de stand van het provinciale wegen- en vaarwegennet.



Jaarlijks- en niet-jaarlijks onderhoud Wegen

De provincie heeft gekozen voor een onderhoudsniveau “voldoende”. Dit betekent dat op bepaalde weggedeelten stukken wegdek kapot mogen zijn. Door de toename van het verkeer, de uitbreiding van het wegennet, de veroudering van het wegennet, strengere milieueisen en een verhoging van de grondstofprijzen zijn de kosten voor het onderhoud de laatste jaren gestegen. Omdat er de afgelopen jaren vaker gestrooid moest worden, zijn ook de kosten voor gladheidsbestrijding toegenomen. De komende jaren wil de provincie het onderhoudsbudget stapsgewijs verhogen, waardoor er vanaf 2009 € 1 miljoen extra beschikbaar is voor het beheer en onderhoud van de (vaar)wegen. Daarmee kunnen de doelstellingen voor een belangrijk deel worden gehaald. Alleen op de rustige gebiedsontsluitingswegen accepteert de provincie soms een lager kwaliteitsniveau.

In onderstaande tabel is het ambitieniveau en de daarbij behorend kosten opgenomen.

Tabel 10.3

UITGAVEN VOOR HET BEHEER EN ONDERHOUD VAN DE WEGEN							2006-2010	2011-2015	2016-2020	
Prognose bruto uitgaven onderhoud wegen (in mln euro) inclusief extra uitgaven			2006	2007	2008	2009	2010			
Jaarlijks onderhoud	1a. Wegen	Gladheidsbestreiding	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	3,4	3,5	3,5
		Verhardingen	0,7	0,8	0,9	1,0	1,0	4,4	5,0	5,0
		Bermen en sloten	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	4,9	5,0	5,0
		Overig (verlichting etc.)	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	9,5	9,5	9,5
	Totaal wegen	4,1	4,4	4,5	4,6	4,6	22,2	23,0	23,0	
	1b. Boombeplanting	Snoeien, vervanging	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	2,1	2,0	2,0
	Totaal jaarlijks onderhoud		4,6	4,8	4,9	5,0	5,0	24,2	25,0	25,0
Niet-jaarlijks onderhoud	2a. Civiele kunstwerken		1,7	0,2	0,1	0,4	0,2	2,6	1,3	1,3
	2b. Verhardingen en markeringen		4,8	3,7	4,1	4,0	4,5	21,1	22,5	22,5
	2c. Openbare verlichting (OV) en verkeersregelin- stallaties (VRI)		0,1	0,2	0,3	0,3	0,3	1,2	1,2	1,2
	Totaal niet-jaarlijks onderhoud (onttrekking voorziening)		4,6	4,1	4,5	4,7	5,0	24,9	25,0	25,0
	Dotatie voorziening niet-jaarlijks onderhoud		4,6	4,8	5,0	5,0	5,0	24,4	25,0	25,0
Totaal wegen			9,1	9,6	9,9	10,0	10,0	48,6	50,0	50,0

Opmerkingen:

- Uitgangspunt is dat in 2020 alle provinciale wegen zijn gecategoriseerd en ingericht volgens de richtlijnen ‘Essentiële herkenbaarheidkenmerken’. Dit wordt meegenomen in het niet-jaarlijks en/ of jaarlijks onderhoud.
- De kosten voor een duurzaam veilige inrichting van wegen zijn inbegrepen in de investeringen.
- Geluidsreducerend asfalt (GRA) kan worden toegepast wanneer normen met betrekking tot geluid worden overschreden. Uitgangspunt is daarbij dat wanneer er als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen geluidshinder ontstaat, de veroorzaker van deze ruimtelijke ontwikkeling voor een oplossing zorgt.

Tabel 10.4

UITGAVEN VOOR HET BEHEER EN ONDERHOUD VAN DE WEGEN							2006-2010	2011-2015	2016-2020	
Prognose bruto uitgaven onderhoud vaarwegen (in mln euro) <i>inclusief extra uitgaven</i>		2006	2007	2008	2009	2010				
Jaarlijks onderhoud	1a. Vaarwegen	Onderh. sluiscomplexen	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,0	3,0	3,0
		Onderh. taluds/bermen	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5	1,5	1,5
		Overig (bediening)	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	2,4	2,5	2,5
	Totaal jaarlijks onderhoud	1,3	1,4	1,4	1,4	1,4	6,9	7,0	7,0	
Niet-jaarlijks onderhoud	2a.Oeverbescherming		0,2	0,1	0,1	0,0	0,1	0,5	0,5	0,5
	2b. Sluiscomplexen (incl. steigers)		0,9	1,0	1,0	1,1	1,0	5,0	5,0	5,0
	2c. Baggerwerken		0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,9	1,0	1,0
	Totaal niet-jaarlijks onderhoud (onttrekking voorziening)		1,2	1,3	1,3	1,3	1,3	6,4	6,5	6,5
	Dotatie voorziening niet-jaarlijks onderhoud		1,0	1,3	1,3	1,3	1,3	6,2	6,5	6,5
Totaal vaarwegen		2,3	2,7	2,7	2,7	2,7	13,1	13,5	13,5	

Openbaar vervoer

De provincie streeft naar een adequaat en betaalbaar openbaar vervoer voor iedereen. Begin 2006 is de OV-visie afgerond die nu onderdeel is van deze Nota. De uitwerking van de visie leidt tot een basisprogramma van eisen voor alle nieuwe concessies (vanaf 2012 tot 2015).

Tabel 10.5

EXPLOITATIE OPENBAAR VERVOER						2006-2010	2011-2015	2016-2020		
Prognose bruto uitgaven exploitatie OV (in mln euro) <i>inclusief extra uitgaven</i>		2006	2007	2008	2009	2010				
Basis voorziening exploitatie	Almere stadsvervoer		9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	46,0	46,0	46,0
	Lelystad stadsvervoer		2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	10,5	10,5	10,5
	Verbindend en ontsluitend streekvervoer		8,5	8,5	8,5	8,5	8,5	42,5	34,9	34,9
	CVV/ Regiotaxi		2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	10,0	13,0	13,0
	Totaal		21,8	21,8	21,8	21,8	21,8	109,0	104,4	104,4
Maatwerk	Bus Almere- Amsterdam, Emmeloord- Zwolle, etc.		0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	2,0	5,5	5,5
	Overig (shuttles, schoolbussen, etc.)		-	-	-	-	-	-	2,0	2,0
	Totaal		0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	2,0	7,5	7,5
Overig	Stimulering gebruik OV		1,3	1,6	1,8	0,6	0,5	5,8	2,0	2,0
	Onvoorzien		0,6	0,1	0,1	0,1	0,1	1,0	0,5	0,5
	Stelpost/ loonprijs niet BDU		0,1	0,3	0,4	0,5	0,6	1,9	2,9	2,9
	Totaal Overig		2,0	2,0	2,3	1,2	1,2	8,7	5,4	5,4
Totaal exploitatie OV		24,2	24,2	24,5	23,4	23,4	119,7	117,3	117,3	

Opmerkingen:

- Wanneer de Hanzelijn in 2012 gaat rijden, komen een aantal busdiensten tussen Lelystad en Kampen te vervallen. Dit levert een kostenbesparing op.
- Momenteel loopt een pilot in de Noordoostpolder met betrekking tot CVV tegen strippenkaart tarief; deze pilot zou na de evaluatie kunnen leiden tot een uitbreiding in geheel Flevoland.
- In 2006 is gestart met een pilot voor gratis openbaar vervoer, in de daluren (lijn 159).
- Wanneer het gehele openbaar streekvervoer gratis wordt gemaakt, kost dit de provincie ca. € 29 miljoen extra. Indien hiervoor wordt gekozen, vraagt dit om een herprioritering van middelen.
- In de eisen voor de nieuwe concessies worden ook milieu aspecten meegenomen.
- Stimulering OV betreft onder andere de invoering van de chipkaart.



Tabel 10.6

INVESTERINGEN OPENBAAR VERVOER						2006-2010	2011-2015	2016-2020
Prognose bruto investeringen in OV (in mln euro) <i>inclusief extra uitgaven</i>		2006	2007	2008	2009	2010		
Overig	Opwaarderen knooppunten	-	-	0,3	0,4	0,3	1,0	-
	Halteplan	-	0,5	0,7	0,6	0,7	2,5	1,5
	Busbanen Almere	8,5	10,0	-	-	-	18,5	PM
Totaal investeringen OV		8,5	10,5	1,0	1,0	1,0	22,0	1,5 + PM

Opmerkingen:

- Het opwaarderen van de knooppunten heeft betrekking op fietsparkeren, P+R, Infozuilen en/ of Regiotaxibestelknoppen, DRIS, Toegankelijkheid, sociale veiligheid, wachtruimtes, etc.
- In 2006 en 2007 draagt de provincie bij aan de realisatie van busbanen in Almere (in 2006 € 8,5 mln. en in 2007 € 10,0 mln.); voor deze realisatie ontvangt de provincie een Rijksbijdrage (via de BDU). De totale investering bedraagt € 28,0 mln. over de periode 2004 tot en met 2008, waarvan op dit moment € 2,3 mln. is besteed, waardoor een bedrag van € 7,2 mln. extra geïnvesteerd zal worden in de periode tot 2008.
- Een deel van de investeringen in de toegankelijkheid van haltes wordt door het Rijk gesubsidieerd.

Overig

In de categorie 'overig' staan vooral uitgaven die betrekking hebben op de verkeersveiligheid (gedragsbeïnvloeding) en mobiliteitsmanagement.

Tabel 10.7

OVERIGE ZAKEN						2006-2010	2011-2015	2016-2020
(in mln euro) <i>inclusief extra uitgaven</i>		2006	2007	2008	2009	2010		
Verkeers- veiligheid	Gedragsaanpak	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	2,4	2,5
	Totaal	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	2,4	2,5
Overig	Goederenvervoer	-	0,1	0,1	0,1	0,1	0,4	0,5
	Fiets/ mobiliteitsmanagement	-	0,1	0,1	0,1	0,1	0,4	0,5
	Kwaliteit verplaatsingen	-	Pm	Pm	Pm	Pm	Pm	Pm
Totaal Overig		-	0,2	0,2	0,2	0,2	0,8	1,0
Totaal overig		0,4	0,7	0,7	0,7	0,7	3,2	3,5

10.3 FINANCIERINGSBRONNEN EN - MOGELIJKHEDEN

De financieringsmiddelen bestaan uit diverse geldbronnen die kunnen worden aangewend ter financiering (dekking) van de geprognosticeerde uitgaven en investeringen. Aangenomen is dat de omvang van de beschikbare middelen in de toekomst gelijk blijft. Voor de BDU is dit niet reëel. Het rijk onderzoekt momenteel een nieuwe verdeelsleutel. Bovendien wordt in de rijksnota Mobiliteit er vanuit gegaan dat de totale omvang van de BDU met 2,1% (reëel) stijgt. Omdat hierover nog geen duidelijkheid is, is hier nog geen rekening mee gehouden.

Tabel 10.8

BRON		INZETTEN VOOR/VOORWAARDEN
BDU	2006 34,4 mln euro. 2007 34,0 mln euro. 2008 29,8 mln euro. 2009 e.v. 30,3 mln euro.	- Exploitatie van openbaar vervoer - Verkeersveiligheid - Mobiliteitsmanagement - Investerings infrastructuur
PMIT	2006 - 2015: gemiddeld 4,5 mln euro. (struct.) 2016 – 2030: gemiddeld 4,5 mln euro. (struct.)	Investerings infrastructuur (wegen en vaarwegen)
Huidige Begroting/ meerj.kader	Wegen: 9,3 mln euro. (struct.)	Exploitatie Wegen: 4,5 mln euro. (JO) + 4,8 mln euro. (NJO)
	Vaarwegen: 2,6 mln euro. (struct.)	Exploitatie Vaarwegen: 1,3 mln euro. (JO) + 1,2 mln euro. (NJO incl. kleine investeringen)
Algemene middelen	Strategische reserve ¹⁵ : Afhankelijk van de hoogte en de (vastgestelde) aanspraken	Indien de investering een majeur project betreft en er ook economische, milieu, etc. aspecten spelen
	100 mln. Almere	In de komende jaren wordt een extra investering gedaan in Almere. Mobiliteit zou hiervan een onderdeel kunnen zijn
	Opcentenverhoging: Levert 0,5 mln euro. (struct.) per cent	Een verhoging Motorrijtuigenbelasting (MRB) kan worden ingezet voor onder andere mobiliteit
Bijdrage Rijk	Deel boven 112,5 mln euro. Project Almere	Indien een project het Rijksbelang dient (bijvoorbeeld: Almere vangt woningnood randstad op)
Bijdrage gemeenten	Afhankelijk van de belangen van gemeenten een %	Indien een project gemeentelijke belangen dient (gebiedsontwikkeling) of ontsluiting nieuwe woonwijk/bedrijventerrein e.d. (vanuit grondexploitatie)
Bijdrage derden (PPS)	Afhankelijk van de belangen van de derden een %	Indien een project belangen van derden (bedrijven) dient (ontsluiting, vestigingsgebied, etc.)

Opmerkingen:

- Tolheffing/ beprijzing is momenteel geen reële optie, aangezien op Rijksniveau (2e kamerbehandeling Nota Mobiliteit) een motie is aangenomen waarin expliciet is gesteld dat alle middelen uit prijs beleid (basiskilometerprijs en congestietoeslag) naar het rijksinfrastructuurfonds gaan.

10.4 BESCHIKBAARHEID VAN MIDDELEN

Investerings provinciale infrastructuur

Uitgangspunt is dat voor de grote regionale projecten van meer dan € 112,5 miljoen, zijnde het project Almere en de West-Oost as, de eerste € 112,5 miljoen door de regio moet worden opgebracht en het resterende bedrag door het rijk wordt aangevuld. Van de regionale middelen wordt 50% gefinancierd uit de BDU. Deze 50% medefinanciering geldt voor alle projecten met een regionaal of bovenlokaal belang.

Uitgaande van deze aannamen betekent dit dat tot 2015 het ambitieniveau van de Nota Mobiliteit Flevoland kan worden gehaald, mits daar een rijksbijdrage tegenover staat. Dit vereist dat de projecten Almere en West-Oost as worden gezien als regionale projecten met een nationaal belang.

¹⁵ Voor de Zuiderzeelijn is een reserve gevormd; indien de ZZL niet door gaat in de vorm van een MZB zou deze kunnen worden aangewend ten behoeve van een IJmeerverbinding.



Na 2015 zijn er substantieel extra middelen nodig. Ook als het rijk de projecten Almere en West-Oost als regionale projecten met een nationaal belang. Om de doelstellingen ook na 2015 te halen zijn er de volgende mogelijkheden:

1. Sparen. Tot 2015 is hier in de BDU nog ruimte voor.
2. Het instellen van een infrafonds.
3. Bijdrage vanuit de € 100 miljoen voor Investeringsfonds Almere (IFA).
4. Bijdragen van derden (rijk, gemeenten, private partijen).

De komende tijd zal nauwkeuriger moeten worden bepaald hoe groot het tekort nu werkelijk is. Op dit moment zijn er nog te veel onzekerheden. Zo is nog niet bekend hoe de BDU-verdeling er in de toekomst uit gaat zien en ook is nog onduidelijk hoe Almere de komende jaren gaat groeien en welke bijdrage het rijk daar aan levert. Op dit moment is echter wel duidelijk dat na 2015 extra middelen nodig zijn om de doelstellingen te realiseren.

Beheer en onderhoud wegen en vaarwegen

Gedeputeerde Staten hebben aangegeven via een ingroeimodel € 1 mln,- extra te willen uitgeven voor beheer en onderhoud. Daarmee is het mogelijk op de belangrijkste wegen een voldoende kwaliteitsniveau te waarborgen. Dat zal echter niet overal en altijd worden gegarandeerd.

Openbaar vervoer

De middelen voor het openbaar vervoer zijn afkomstig uit de BDU. In de BDU is hiervoor ruim € 21 miljoen gereserveerd. Daarbij kunnen de ambities van deze Nota worden waargemaakt. Indien de proef met gratis openbaar vervoer wordt voortgezet zijn er echter aanvullende middelen nodig. Dat vraagt om een herprioritering van middelen.

De investeringen in het openbaar vervoer zijn de komende jaren gedekt. Nog niet gedekt zijn de eventuele bijdragen aan de uitbreiding van het busbanenstelsel in Almere naar Hout en Pampus. Hiervoor zou een beroep gedaan kunnen worden op de BDU. De vraag is echter of de BDU hiervoor toereikend is.

Overig

De maatregelen in het kader van de gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid en mobiliteitsmanagement worden volledig uit de BDU gefinancierd. Daarmee kunnen de ambities van dit plan worden waargemaakt.

Essentiële onderdelen van het rijksbeleid

1. Alle gemeenten bevorderen het fietsgebruik. Provincie en gemeenten promoten het fietsgebruik en zorgen voor kennisoverdracht.
2. Gemeenten stellen – aansluitend op het provinciale fietsroutenetwerk – lokale routes vast.
3. Bij aanleg en aanpassing van nieuwe infrastructuur worden vooraf de effecten op de fiets- en wandelroutes geïnventariseerd. Bestaande routes worden zoveel mogelijk in stand gehouden en/of verbeterd.
4. Bij nieuwbouwwijken en nieuwe bedrijventerreinen zorgen gemeenten voor goede fietsverbindingen met het centrum en het omliggende gebied.
5. Gemeenten en provincie zorgen voor goede fietsenstallingen met voldoende capaciteit bij de knooppunten van het openbaar vervoer.
6. Het aantal fietsendiefstallen moet worden gehalveerd ten opzichte van 1999.
7. Gemeenten worden gevraagd om in bestemmingsplannen, bouwvergunningen en milieuvergunningen bepalingen op te nemen over de toepassing van mobiliteitsmanagement. Voor de gemeente Almere is dit volgens het rijksbeleid verplicht.
8. Het parkeerbeleid is een gemeentelijke taak. Gemeenten stemmen onderling de parkeernormen en -tarieven af.
9. De doelstelling voor de verkeersveiligheid wordt doorvertaald naar de gemeenten.
10. Gemeenten zijn verplicht om in 2010 de meest gebruikte haltes en busverbindingen volledig rolstoeltoegankelijk te maken.
11. De specifieke provinciale doelen voor sociale veiligheid in het openbaar vervoer zijn bindend voor het stadvervoer in Almere en Lelystad.
12. De eisen die gesteld worden aan de veiligheidsbeleving van haltes langs gemeentelijke wegen is voor alle gemeenten bindend.